RELATÓRIO

1969

Com os cumprimentos de

índice

senhores acionistas

Em cumprimento aos preceitos legais e estatutários, a Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S.A. apresenta o Relatório de suas atividades, correspondentes ao exercício de 1969, juntamente com o Balanço Geral e o Demonstrativo da Conta de Lucros e Perdas.

Com êsse trabalho, espera poder oferecer uma visão dos resultados obtidos no período, sem dúvida bem animadores, apesar das dificuldades peculiares à exploração dos serviços ferroviários.

Os êxitos alcançados são devidos à dedicação e capacidade dos ferroviários, em geral, e ao apoio e à compreensão das autoridades federais, sempre presentes e sensíveis aos problemas que a Diretoria da Emprêsa teve de enfrentar para bem desincumbir-se das honrosas atribuições.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1970

Presidente

Gen. Antonio Adolfo Manta

Diretores

Eng.º José Aloysio Ravache Peres

Eng.º Horácio Madureira

Eng.º Luiz Alberto Nastari

Eng.º Pedro Affonso da Rocha Santos

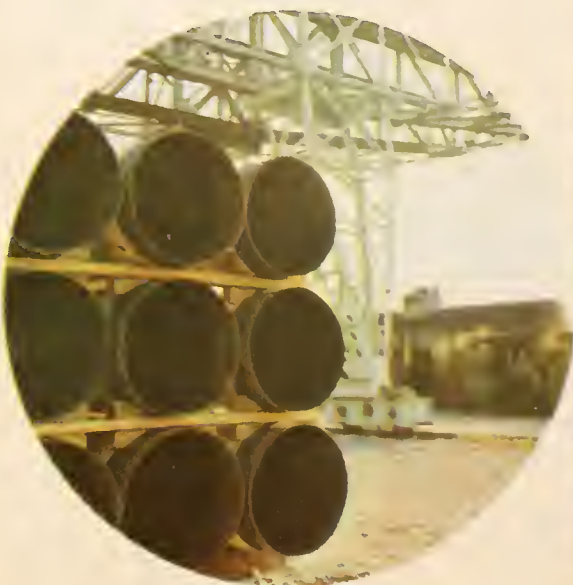
Cel. Eng.º Waldo Sette de Albuquerque

introdução

O exercício de 1969 assinala, com a implantação de quatro Sistemas Regionais, nos quais foram agrupadas as antigas Unidades de Operação, nova fase para as ferrovias pela RFFSA operadas. As conseqüências benéficas, decorrentes da reformulação da estrutura administrativa, naturalmente não se fazem sentir de imediato, mas, seguramente, começarão elas a manifestar-se em breve.

Mas o exercício marcou, também, a realização de novos e importantes empreendimentos, que permitiram a produção de maior soma de serviços e o aperfeiçoamento nos métodos operacionais.

Com efeito, a Emprêsa realizou, em 1969, transporte de carga jamais antes atingido, com incremento que superou o índice de crescimento do produto bruto nacional.

Melhorando seus métodos operacionais e o sistema de comunicações; renovando a via permanente, pátios e terminais; utilizando material rodante mais apropriado e modernizando suas oficinas, bem como intensificando o transporte, a Emprêsa imprimiu mais segurança ao tráfego, melhores horários, redução de tempos nos percursos e, conseqüentemente, atendimento mais compatível com as crescentes necessidades da demanda.

A par dos fatôres positivos, acima referidos, enfrentou a RFFSA dificuldades que não pôde superar, por inteiramente fora do seu contrôle, como o fato de não ter conseguido elevar suas tarifas a niveis correspondentes à evolução dos custos operacionais, como fazem as emprêsas de capital privado, visto ter de satisfazer, como executora de serviços públicos, exigências impostas pelo interêsse da politica econômica do govêrno.

De outro lado, a RFFSA opera estradas de ferro construidas e aparelhadas dentro de padrões que, de longa data, já não vinham acompanhando os avanços da moderna técnica. A recuperação do sistema, que, com esfôrço e persistência, está sendo perseguida, sôbre não ser tarefa executável a curto prazo, naturalmente se condiciona às disponibilidades financeiras da Emprêsa e da sua maior acionista, a União, esta igualmente diante de problemas da mesma ordem, e de maior vulto, nos variados setores de sua responsabilidade direta. Êsses percalços mais se agravam ante a circunstância de não terem os demais sistemas de transporte, ao contrário das ferrovias, entre outros, os encargos da manutenção e policiamento das vias em que operam.

Apesar das dificuldades enfrentadas, bem favoráveis, no entanto, foram, no cômputo geral, os resultados econômico-financeiros do exercicio, como adiante será comprovado. Isso, aliás, poderá ser desde logo evidenciado com o simples cotejo dos índices do coeficiente de exploração, que de 2,10, em 1968, baixou para 1,95, em 1969, sendo êste o mais expressivo em tôda a vida da Emprêsa.

Por outro lado, graças às medidas saneadoras que, de forma sistemática, vêm sendo implantadas desde 1964, o deficit operacional também se reduz de ano para ano. O de 1969 correspondeu a 46% sôbre o apurado em 1963, o que acentua a manifesta tendência da Emprêsa para o almejado equilibrio entre sua receita e despesa.

área comercial

medidas gerais

Gráças aos aperfeiçoamentos introduzidos nos métodos operacionais de comercialização, às facilidades proporcionadas pelos modernos sistemas de comunicações implantados e, ainda, à utilização de material rodante especializado, fatôres, inclusive, de melhoria dos horários, de maior segurança do tráfego, de redução no tempo de viagem e, principalmente, de mais pronto atendimento da demanda, o transporte realizado pela RFFSA, em 1969, conseguiu ser grandemente intensificado.

Para compensar a natural elevação dos custos operacionais, foram majoradas de 25% as tarifas gerais de mercadorias, embora, como medida necessária à continuidade do transporte de diversos produtos, ou à sua recuperação, tivesem de ser estabelecidas, após apurados estudos, mais de 50 tarifas especiais, celebrando-se, ainda, cêrca de duas centenas de ajustes e contratos de transporte.

Como providência de ordem operacional, foi dado prosseguimento aos programas de fechamento de estações e de erradicação de ramais antieconômicos, sendo fechadas 16 estações, transformadas em paradas ou estribos 46 outras e suspenso o tráfego em 150 km de linha.

A extensão total da via, com a entrada em tráfego de novos trechos ferroviários, foi também ampliada. Em operação entraram as seguintes linhas novas: Teresina-Altos, com 42 km, na Regional Nordeste; Coroados-Guatambu, com 15 km, na Regional Centro-Sul e Santo Ângelo-Cerro Largo, com 58 km, na Regional Sul e, em caráter experimental, os trechos de Montenegro-Roca Sales, com 74 km, Roca Sales-Lages, com 302 km, Eng.º Bley-Ponta Grossa, com 83 km, êstes na Regional Sul.

Entre os trabalhos de grande alcance, levados a efeito na área de transportes, está a elaboração de um plano de reorganização dos serviços rodoferroviários, no qual foram fixadas as condições básicas para a sua execução nos diversos Sistemas Regionais e, bem assim, um estudo para implantação dos serviços de "containers" até Belo Horizonte, visando ao melhor aproveitamento da frota hoje em tráfego entre Rio e São Paulo, que, de 1968 para 1969, acusou um acréscimo de 19%.

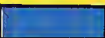
transporte

A movimentação de carga, em 1969, atingiu um volume de 42 milhões de toneladas úteis, com um trabalho de 12 bilhões de toneladas-quilômetro, produção esta que ultrapassa o maior índice até agora pela Emprêsa alcançado. Representa resultado sem dúvida excepcional, de vez que sòmente esperado em prazo mais dilatado.

Sôbre o transporte de carga efetuado no ano anterior, houve

um incremento de 11%, taxa superior ao do crescimento do produto bruto nacional.

O minério de ferro, além de manter sua posição de mercadoria transportada em maior quantidade, apresentou um acréscimo

mo de 17% sôbre o volume do ano anterior. A Central movimentou 6,2 milhões de toneladas de minério, fato inédito em tôda a vida dessa Divisão e, em apenas um mês do ano, transportou 575.200 toneladas, batendo, dêsse modo, outro recorde. Um terceiro recorde foi pela mesma alcançado com a exportação anual de 3.555.000 toneladas, através do Pôrto do Rio de Janeiro, que reflete incremento de 25% no transporte do minério, nesse setor.

Ao minério seguiram-se o cimento, com 31% de aumento, os derivados de petróleo, com 44%, e o trigo em grão, com 54%, índices que revelam o trabalho desenvolvido nos campos operacionais e comerciais e a tendência cada vez mais acentuada da Emprêsa em apoiar, com seus esforços, a obra que vem o Govêrno imprimindo, no sentido da consolidação da produção e da economia nacionais.

Ainda com relação ao cimento e ao trigo, convém esclarecer que a tonelagem do primeiro ultrapassou a quota dos dois mi-

lhões e o segundo atingiu um milhão de toneladas, compreendendo o produto importado e a quota da safra nacional que coube à Emprêsa movimentar.

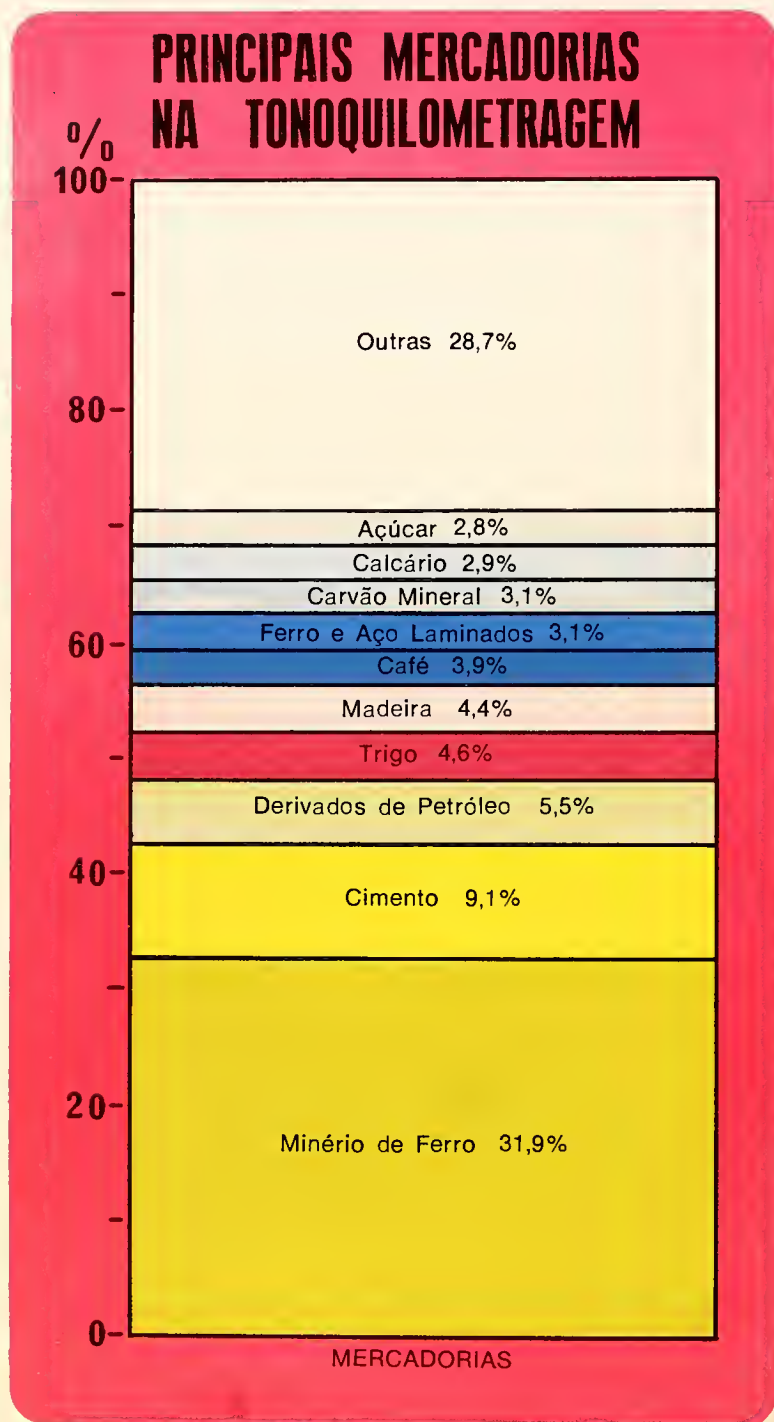
Com o transporte de volume de mais de um bilhão de toneladas-quilômetro de mercadorias, sôbre o trabalho do exercício anterior, obteve a RFFSA, em 1969, como se vê, seus melhores resultados. A Central foi a Divisão que mais contribuiu para o êxito alcançado, participando com 70% dêsse incremento, seguindo-se-lhe a Rio Grande do Sul com 16%.

O transporte de mercadorias, que representa cêrca de 60% da receita operacional, foi intensificado ao máximo, sendo utilizados naquele serviço alguns dos vagões empregados na movimentação de animais vivos, em quantidade correspondente à redução de 10,5%. Também parte da tração utilizada em trens de interior passou a servir no transporte de mercadorias, como conseqüência da supressão de algumas dessas composições, diante do decréscimo de 7,4% no número de passageiros-quilômetro, atraidos pelos serviços rodoviários, onde os ônibus, em alguns trechos, com a construção de novas rodovias, conseguiram oferecer horários e tempos de percurso mais convenientes.

Houve, como se vê, maior flexibilidade na operação, de forma a atender às conveniências dos usuários e também às da Emprêsa, com o aproveitamento mais racional do parque industrial.

Nôvo campo se abriu ao transporte ferroviário com a entrada em funcionamento das Refinarias Alberto Pasqualini, no Rio Grande do Sul, e Gabriel Passos, em Minas Gerais. A RFFSA, com a inauguração dessas novas instalações da Petrobrás, passou a operar mais 1.500 vagões-tanque mensais.

O oleoduto da Santos a Jundiaí acusou aumento de trabalho de 5% em relação à tonoquilometragem do ano anterior; não fôra a entrada em operação da segunda linha de claros, teria o sistema apresentado resultado desfavorável, pôsto que o transporte de petróleo bruto (sete milhões de toneladas, em 1968) se reduziu a três milhões, com a inauguração do oleoduto São Sebastião-Cubatão, construido pela Petrobrás.

Acentuou-se a tendência de transporte tìpicamente ferroviário, de grandes massas a grandes distâncias, com a concentração de mais de 70% da tonoquilometragem de mercadorias em apenas 10 produtos, como se observa a seguir:

área industrial

via permanente

Na conformidade do Plano Qüinqüenal de Remodelação da Via Permanente, que deverá cobrir 27% da extensão total das linhas, 800 km foram remodelados e, em 1.002 km, se substituíram os trilhos, o que representa acréscimo de 14% e 200%, respectivamente, em relação ao programa anterior, levado a efeito em 1968.

Nos serviços de conservação e renovação da via, 3.200.000 dormentes foram aplicados, sendo que um têrço dêsse total procedeu das 12 instalações de tratamento da Emprêsa, inclusive da Usina de Imunização de João Amaro (Divisão-Leste), que entrou em operação.

Procedeu-se, ainda, à soldagem em 443 km de trilhos, ao mesmo tempo que, com a conclusão da montagem do estaleiro de solda de Bagé (Rio Grande do Sul), se elevava para cinco o número de instalações de soldagem elétrica e se estendia a implantação de soldagem aluminotérmica a tôdas as Divisões.

As melhorias e o aprimoramento dos métodos de manutenção da via permanente, entre outros benefícios, proporcionaram um decréscimo de 7% no número de acidentes de tráfego devidos à linha.

melhoria de traçado

Entre os trabalhos de melhoria de traçado, realizados em 1969, contam-se os seguintes:

- entrada em tráfego do trecho Coroados-Guatambu, com 15 km, integrante da Variante Lins-Araçatuba, na Noroeste, e da Variante de Tubarão, com 7 km, na Teresa Cristina;
- intensificação dos trabalhos de construção da variante de Criciúma, na Teresa Cristina; da variante Santa Maria Canabarro, na Rio Grande do Sul; de alargamento dos trechos Engenheiro Pedreira-Costa Barros e General Carneiro-Sete Lagoas, na Central;
- fase de conclusão das obras dos trechos Promissão-Avanhandava e Avanhandava-Penápolis, na Noroeste;
- início dos trabalhos de terraplanagem entre Guaiçara e Promissão, na Noroeste.

Além dêsses empreendimentos, cabe acrescentar as melhorias que estão sendo realizadas no ramal de São Paulo, financiadas pelo BNDE, com os trabalhos de conclusão das variantes Pinheiral-Volta Redonda, com 13 km, Queluz-Lavrinhas, com 17 km, Lavrinhas-Cruzeiro, com 6 km e Cruzeiro-Cachoeira Paulista, com 12 km.

Outra importante melhoria consiste na mudança do sistema de tração da Serra da Santos a Jundiaí, obra igualmente financiada pelo BNDE, já iniciada com o desmonte de parte das linhas antigas e movimentação de terra. A tração, nesse trecho, passará a ser feita com locomotivas especiais, à cremalheira, de grande potência, eliminando-se o obsoleto sistema funicular. Na primeira etapa será aproveitado o trecho abandonado da chamada Serra Velha, completando-se os trabalhos com a atualização do trecho hoje em tráfego (Serra Nova). Concluídas essas obras, apenas em sua primeira etapa, a tonelagem bruta anual deverá duplicar.

obras diversas

Empreendimentos se ultimaram, tiveram regular andamento, ou foram iniciados, no decorrer de 1969, para ensejar a renovação e o aprimoramento dos serviços operacionais, cabendo destacar, pela sua importância, os que se seguem:

- conclusão da construção do prédio da Agência Central de Brasília e inauguração da estação de Birigui, esta na Noroeste;
- intensificação dos serviços de construção das estações

de Duque de Caxias, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas, Vigário Geral e Benjamim do Monte, nos subúrbios do Rio de Janeiro; de Maringá, na Paraná-Santa Catarina, e do terminal de passageiros em Pôrto Alegre, todos em fase de conclusão;

— reforma das estações de Lavras e Rio Claro, na Centro-Oeste;

— início da construção do edifício dos Escritorios Centrais, na Rio Grande do Sul;

— início dos trabalhos de construção das novas pontes sôbre os rios Tamanduateí e Tietê, na Santos a Jundiaí, e das rodoferroviárias sôbre o rio Potengi, na Nordeste, e sôbre o rio Santa Maria, na Rio Grande do Sul;

— conclusão das obras de restauração da ponte sôbre o rio Itapecuru, na Leste, e de refôrço dos arcos da ponte sôbre o Paraibuna, na Central;

— prosseguimento dos trabalhos de refôrço das pontes de Figueredo, Cabral, Carvalhal, Soledade e Muriqui, na Central, e da ponte de Jacuí, na Rio Grande do Sul;

— introdução de melhoramentos nos pátios de Hôrto Florestal, de Belo Horizonte, dos subúrbios do Rio de Janeiro e da Linha do Centro, na Central; de Uruguai, na Paraná-Santa Catarina; de Santa Maria, na Rio Grande do Sul; de Corumbá, na Noroeste; de Santos, Mooca, Parí, Santo André, São Paulo e Jundiaí, na Santos a Jundiaí;

— conclusão do Terminal de Imbiruçu, para carregamento de produtos claros de petróleo, ligando a Refinaria Gabriel Passos, por oleoduto, ao pátio ferroviário da Centro Oeste, onde um conjunto de tanques, com a capacidade de 11 milhões de litros, alimenta a plataforma terminal para carregamento simultâneo, a cada 30 minutos, de 14 vagões-tanque, e onde um pátio de triagem foi construído com capacidade para 200 vagões;

— início de operação da segunda linha de claros, no oleoduto da Santos a Jundiaí, ao mesmo tempo em que se completava a ampliação do terminal Utinga e se introduziam melhoramentos na Estação de Bombas, de Cubatão;

— início dos trabalhos de adaptação da segunda linha de claros e instalação da estação "booster", no Alto da Serra, também na Santos a Jundiaí, para transporte de gás liquefeito de petróleo, obra essa financiada pelo BNDE.

eletrificação e sinalização

Na Central, verificou-se o aterramento do sistema de 44 KV, abrangendo tôda a área eletrificada de D. Pedro II a Três Rios e de Barra do Piraí a Volta Redonda. Para atender ao plano federal

de unificação em 60 Hz, foi convertida a freqüência das unidades retificadoras de Barra do Piraí e Barão de Juparanã.

No trecho D. Pedro II a Deodoro, introduziram-se melhorias nos serviços de eletrificação e sinalização, sendo eletrificados desvios situados em Santíssimo e Benjamim do Monte, ligando-se, ainda, o segundo circuito de 44 KV, com 10 km de extensão, entre as estações de Deodoro e Inhoaíba.

Nas duas novas linhas de bitola larga, entre Penha Circular e Duque de Caxias, nos subúrbios do Grande Rio, deu-se início aos trabalhos de eletrificação.

Na Centro Oeste, procedeu-se à conversão de 1.500 para 3.000 V, no trecho eletrificado Barra Mansa-Augusto Pestana, atacada numa frente de 32 km, entre Augusto Pestana e Falcão; no trecho Andrelândia-Rutilo, foi concluída a revisão da rêde aérea, com substituição do cabo mensageiro, iniciando-se a construção da subestação retificadora de Betim.

Entrou em operação o CTC do trecho Bangu-Benjamim do Monte, com 13 km, prosseguindo-se os trabalhos de instalação da sinalização automática nos trechos Benjamim do Monte-Santa Cruz e Conselheiro Lafaiete-Barreiros, na Central, bem como em linhas da Santos a Jundiaí. Trabalhos de remodelação do sistema de contrôle centralizado de tráfego se realizam no trecho Três Rios-Lafaiete, na Central.

comunicações

Os serviços de comunicação, através de fonia e teletipo, em tôda a RFFSA, foram sensìvelmente beneficiados, em 1969, com a conclusão da instalação de novos equipamentos e com o início da montagem de grande número de centros telefônicos e máquinas teleimpressoras.

Estações transmissoras e receptoras, em HF, entraram em operação em Recife, Curitiba e Pôrto Alegre, possibilitando as comunicações, em fonia e teletipo, com a Administração Geral, no Rio de Janeiro, dando-se, ainda, início à instalação dêsses equipamentos em Fortaleza e Salvador.

A Central teve instalada sua quinta máquina teleimpressora, em Juiz de Fora, e completadas as nove centrais telefônicas automáticas, com as implantadas em D. Pedro II e Roosevelt, elevando a 800 o número de ramais. Na Centro Oeste, com a instalação dos equipamentos "carrier" telefônico, entre Belo Horizonte e Divinópolis, Belo Horizonte-Lavras e Divinópolis-Lavras, 30% da canalização final prevista para êsses trechos foram completados, tendo essa Divisão recebido, também, sete máquinas teleimpressoras.

Santa Maria e Pôrto Alegre, na Rio Grande do Sul, passaram a contar com novos serviços centrais telefônicos automáticos, de 50 linhas cada uma; nessas duas estações e em Cruz Alta, também foi iniciada a montagem de centrais telex.

Para interligar Ponta Grossa-Eng.º Bley-Curitiba-Banhado-Morretes-Paranaguá-Antonina, na Paraná-Santa Catarina, deu-se início aos serviços de montagem do sistema de rádio em VHF, sendo instaladas, ainda, 4 centrais de telex. Campos, na Leopoldina, também recebeu sua máquina teleimpressora.

Na Regional Centro, executam-se trabalhos de construção de novas linhas físicas de telecomunicações, entre Lavras e Barra Mansa, sendo concluidos 53 km; na Leopoldina, 7 km foram instalados; na Central, 209 km sofreram remodelações; na Regional Nordeste, 230 km foram remodelados e 40 km implantados, enquanto que, na Regional Sul, 100 km foram remodelados e 65 km implantados.

Completou-se a instalação de licenciamento, no trecho Gigante-Corumbá, na Noroeste, com parte dos 250 aparelhos de "staff" fabricados na Paraná-Santa Catarina, sendo destinados à Leste os restantes aparelhos.

oficinas e postos de revisão

Com a conclusão das oficinas de Edgard Werneck, na Nordeste, com 3.500 m2 de área construída, e de São Francisco, na Leste, com 5.200 m2, ambas devidamente aparelhadas, ampliou-se a capacidade de reparação das locomotivas díesel-elétricas e de sua racional manutenção.

Foram implementadas, também, as oficinas de Curitiba, Diretor Pestana, Praia Formosa, Mafra, Bicas e Otávio Lima e adquiridos novos equipamentos para os postos de revisão de vagões de Prudente, Manoel Feio, Bauru, Uruguai e Rio Grande.

A RFFSA, dessa forma, dá execução ao seu programa de manutenção e reparação de locomotivas e vagões, procurando assegurar o máximo aproveitamento do seu material de tração e rodante.

material de transporte

Com a incorporação de duas locomotivas diesel-elétricas, adquiridas à Cia. Vale do Rio Doce, e com a reintegração de 37 outras, após grandes serviços de reparação e modernização, sem contar as 60 máquinas submetidas a reparações de menor vulto, foi enriquecido o parque de tração.

Para atender à demanda crescente de transporte e à necessidade de substituição de material obsoleto, duas grandes encomendas de locomotivas foram colocadas: uma de 100 unidades GM, de 1.500 HP, de procedência espanhola, objeto de convênio com o Instituto Brasileiro de Café, e outra, de 80 locomotivas diesel-GE, de 1.050/950 HP, contratada com a indústria nacional.

O material rodante teve ampliada sua capacidade com a entrada, em operação, de 570 novos vagões-tanque, com 43.000 litros de capacidade, para atender ao escoamento da produção das Refinarias Alberto Pasqualini e Gabriel Passos; com os trabalhos de adaptação de 387 vagões fechados, destinados ao transporte de cereal a granel; com a transformação de 8 veículos em vagões isotérmicos, para carregamento de produtos frigorificados, e com a adaptação de cobertura móvel, em 38 vagões abertos, a fim de atender a produtos granulados; e fechamento, com papelão betuminoso, em 80 vagões gaiolas, para diversificar sua utilização.

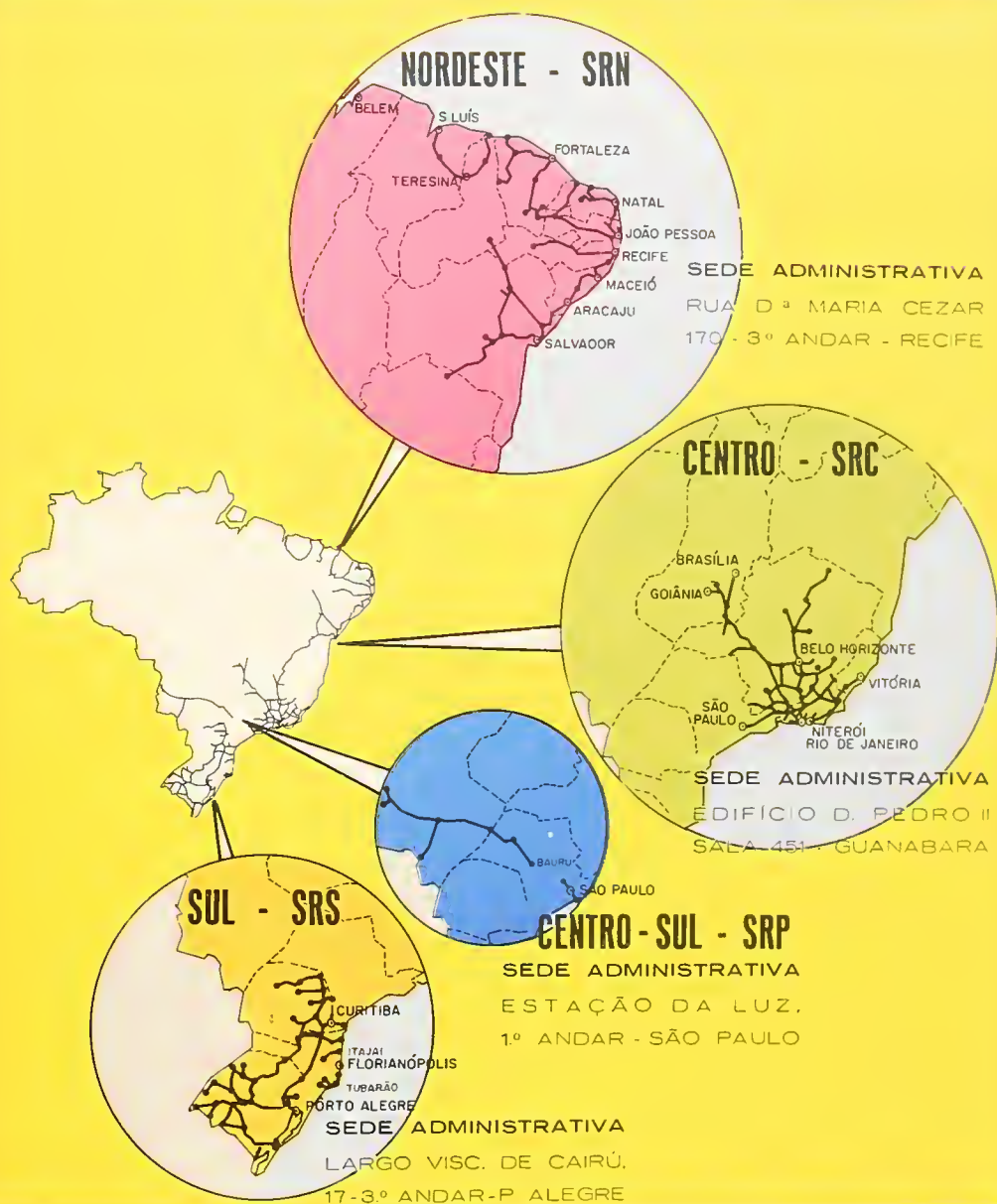
Os vagões que sofreram restauração ultrapassaram a cifra dos 1.800, enquanto as baixas se mantiveram aquém da metade dêsse número.

Nas oficinas da Emprêsa foram construídos 25 carros de passageiros, em aço carbono, dotados dos mais modernos acessórios; e em tráfego entraram mais 14 carros de fabricação "BUDD", de aço inoxidável. Também se modernizaram totalmente cinco trens-unidades suburbanos (15 carros) e os serviços de manutenção de via contaram com cinco novos autos de linha e 15 carretas de reboque.

Visando à padronização total do sistema de freio em ar comprimido, mais 532 vagões, 21 carros e 39 locomotivas sofreram conversão.

Com financiamentos concedidos pelo BNDE, foi colocada na indústria nacional uma encomenda de 425 vagões-graneleiro destinados ao transporte de cereais, de forma a aparelhar a RFFSA para melhor atendimento das crescentes safras do sul do país.

área administrativa

reorganização administrativa

A implantação dos quatro grandes Sistemas Regionais, com o agrupamento das 13 Unidades de Operação, transformadas em Divisões, constituiu providência da maior significação para a vida administrativa da Emprêsa, representando a concretização de medida preconizada em sua lei institucional.

Através dêsses Sistemas Regionais, melhor e mais claramente se distinguem os níveis de direção dos de execução, liberando-se os órgãos de cúpula das rotinas meramente executivas e das tarefas de formalização de atos administrativos, a fim de que em suas atividades se concentrem os trabalhos de planejamento, supervisão e contrôle, visando ao estabelecimento de princípios, critérios, normas e programas, que hão de assegurar o crescente aperfeiçoamento do sistema e o melhor atendimento da demanda, tudo em perfeita consonância com o ritmo de desenvolvimento geral do país.

A instituição dos Sistemas Regionais, com a descentralização operacional e a centralização de atividades administrativas no âmbito regional, desenvolve-se de forma gradualística, com a devida cautela, para evitar solução de continuidade na exploração ferroviária.

Como medida preparatória para o estabelecimento das novas estruturas orgânicas, foram introduzidas, nas diversas Divisões, no início do exercício, substanciais alterações em quase todos os setores operacionais e administrativos, procurando-se imprimir a desejada padronização. Reestruturaram-se as diversas classes dos respectivos quadros de pessoal, conseguindo-se maior redução do efetivo, ensejada pela aplicação progressiva dos processos mecanizados e eletrônicos no registro e apuração dos fatos contábeis, financeiros, estatísticos e de contrôle geral.

reformulação de métodos

Como medida decorrente da racionalização das atividades e alterações estruturais, iniciou-se a implantação dos Planos de Remodelação e de Mecanização da Via, que já começaram a surtir bons resultados, inclusive de ordem econômica.

A Société Française d'Études et Realisations Ferroviaires — SOFRERAIL — por outro lado, também deu início aos seus trabalhos de assessoria, com a participação da equipe técnica da RFFSA, visando à introdução de novos e importantes aperfeiçoamentos nos processos administrativos e operacionais, e o conseqüente aumento dos transportes, bem como a redução dos custos. Para os setores de Transporte, Via Permanente, Contabilidade e Finanças, Tarifas, Comercial, Estatística e Processamento de Dados, foram preparados levantamentos e elaborados planos de ação a serem postos em prática no exercício próximo seguinte.

patrimônio

Com o propósito de atualizar o ativo da Emprêsa, tiveram iní-

cio os trabalhos de levantamento e arrolamento dos seus bens patrimoniais, que situarão com realidade a Rêde no cenário econômico nacional, regularizando-se, ao mesmo tempo, a situação de grande número de imóveis que integram êsse considerável acervo.

convênios e participações

Convênio foi assinado com a Prefeitura Municipal de Curitiba, para regular a construção da estação rodoferroviária naquela capital; outro foi celebrado com a Emprêsa Brasileira de Correios e Telégrafos — EBCT — para melhor disciplinar o transporte de malas postais, mediante aplicação de novas tarifas.

No âmbito internacional, prestou a RFFSA seu decidido concurso às iniciativas conducentes à breve interligação da trama ferroviária americana e ao aprimoramento técnico de normas e métodos de serviço. Nesse campo, é de destacar a participação da Emprêsa na organização e realização, no Brasil, da V Assembléia Geral da Associación Latino Americana de Ferrocarriles — ALAF, assim como permanentes contatos com as comissões internacionais de planejamento, em colaboração mútua com destacados representantes das diversas ferrovias do Continente.

Fêz-se representar a Emprêsa, ainda, no Grupo de Trabalho organizado no Ministério das Relações Exteriores, com o objetivo de rever o Convênio sôbre Transporte Internacional Terrestre e seus anexos, colaborando na formulação de diretrizes para a posição do Brasil na próxima reunião de consultas com os demais países signatários, isto é, com a Argentina, Uruguai, Chile e Paraguai.

Inúmeros entendimentos foram mantidos com missões do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, que vêm acompanhando e analisando a evolução positiva dos resultados de gestão da RFFSA, com vistas à concessão de futuros financiamentos.

material

Medidas de profundidade, tais como as de especificação e codificação de materiais, continuaram sendo desenvolvidas.

A implantação do contrôle de movimentação fisico-financeira do material, através de equipamentos de processamento de dados, possibilitou o equilibrio dos indices de estoque, assegurando à Emprêsa maiores economias.

Em decorrência das medidas adotadas para a normalização

dos serviços de suprimento e aceleração da rotina de compras, conseguiu-se reduzir os prazos de recebimento e aplicação dos materiais e de processamento das respectivas contas.

A preocupação com a qualidade do material adquirido impôs aos serviços de aquisição a adoção de um programa de compras do qual resultou minima imobilização de capital, sem acréscimos no percentual de aquisições urgentes, cuja taxa se manteve inferior a 5% do seu valor total.

A venda de sucata foi acelerada e obteve-se arrecadação mensal de um milhão de cruzeiros novos, valor correspondente ao dôbro do produto médio verificado no ano anterior. A média mensal dos dispêndios com aquisição de material atingiu a significativa soma de NCr$ 20 milhões.

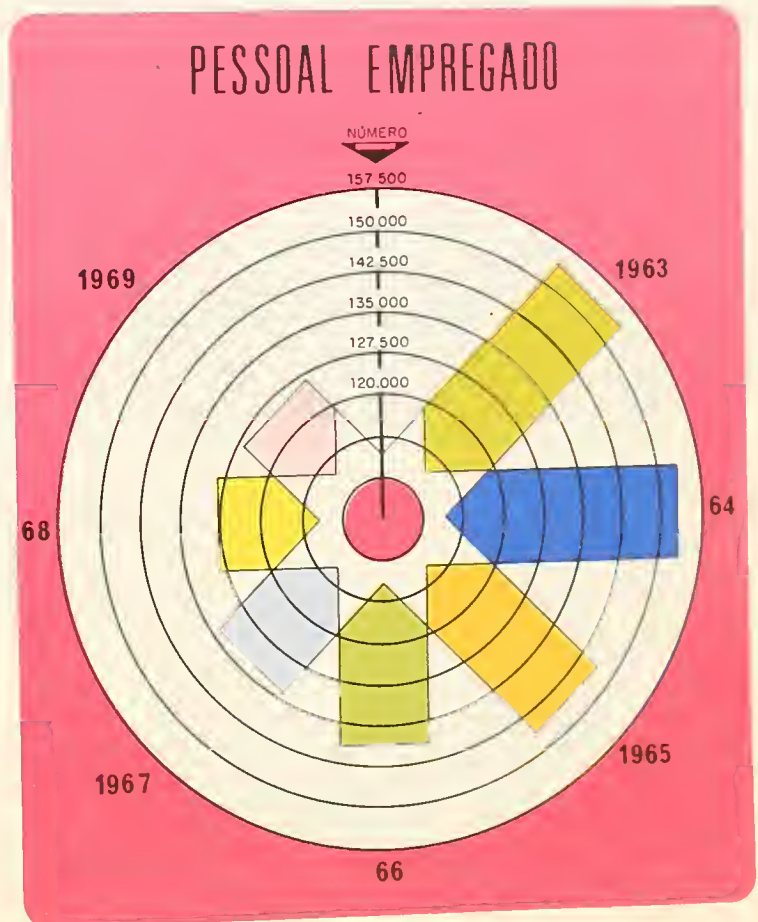
área de pessoal

efetivo

Na área de pessoal, manteve a Emprêsa a politica de redução dos seus quadros, conseguindo passar para 126.196 o número de servidores, o que representa diminuição de 18% sôbre a lotação existente em 1963 e de 4% sôbre a meta inicial de 131.000 empregados, fixada para o Quadro Industrial e aprovada pelo Ministério dos Transportes.

A produtividade, calculada com base no número de toneladas-quilômetro de carga por empregado, foi superior em 12% ao indice obtido no exercicio de 1968.

Dos 126.196 ferroviários, 83.231 (66%) são ainda servidores da União cedidos à Emprêsa e 42.965 (34%) empregados trabalhistas.

A evolução do efetivo de pessoal é demonstrada a seguir:

A despesa com pessoal acresceu, apenas, de 17% em relação ao exercício anterior, atingindo a NCr$ 685,9 milhões, o que representa 63% sôbre a despesa total da Emprêsa. Computados, ainda, outros encargos sociais lançados à conta de despesas diversas, a despesa com pessoal passa a ser de NCr$ 755,1 milhões, ou seja, 69% da despesa total, significando outro expressivo resultado, pôsto que, pela vez primeira, tal taxa fica aquém dos 70%.

regularização das promoções

Desde 1960 não se realizavam as promoções previstas nos Planos de Classificação de Cargos para o pessoal regido pela Consolidação das Leis do Trabalho. Normalizada a concessão no exercício anterior, durante o ano de 1969 foi proporcionado a êsse pessoal melhoria de um ou dois níveis em função de antiguidade, respeitadas as faixas salariais vigentes à época. Para tal fim, entrou a Rêde em entendimentos com as entidades sindicais de sua área, as quais, ou deram assistência direta a seus sócios, nos acordos individuais que faziam com a Emprêsa, ou os firmaram elas próprias, em acordos coletivos.

quadro dos servidores cedidos

Os servidores públicos da União cedidos à Rêde, embora integrados nos quadros da emprêsa em função de sua antiguidade e merecimento, terão resguardados os critérios de enquadramento a que faziam jus como servidores federais. Os problemas relacionados com êsse enquadramento, que se processa há 10 anos, encontraram solução por proposta da Rêde, no Decreto-Lei n.º 817, de 05-09-69. Na conformidade das normas traçadas por êsse diploma legal, foram concluídos e encaminhados todos os enquadramentos ao Ministério dos Transportes, havendo-se, ainda, procedido ao exame das pretensões formuladas.

desenvolvimento e formação do pessoal

Participaram de seminários e cursos de treinamento 15.583 empregados, que correspondem ao expressivo índice de 12% sôbre o efetivo total da Emprêsa, enquanto em suas escolas profissionais, 3.277 aprendizes foram matriculados. O dispêndio anual com a manutenção de tais escolas e cursos atingiu a cifra de NCr$ 11 milhões, a demonstrar o extremo cuidado da Emprêsa em realizar a política de aprimoramento de seus quadros funcionais.

política de bem-estar

Continuou a merecer tôda a atenção da Emprêsa, no exercício de 1969, a política de bem-estar social desenvolvida sob a responsabilidade dos órgãos de assistência ao ferroviário.

Os resultados foram compensadores, podendo-se evidenciar progressiva melhoria nos índices de assiduidade e produtividade. Outro resultado foi a redução do número de acidentes do trabalho e das taxas de abscenteismo. Acham-se em adiantada fase de estudo convênios com o INPS para assistência médica aos acidentados no serviço e para o adiantamento, pela Emprêsa, de benefícios que são de responsabilidade daquele Instituto. No campo da subsistência, prosseguem os auxílios técnicos e financeiros concedidos às cooperativas de consumo geridas por funcionários e os subsídios a restaurantes e cantinas. Na área do ensino, além das vultosas somas correspondentes ao pagamento do salário-educação, é mantido, por meio de custeio direto ou de subvenções e bolsas de estudo, o ensino dos níveis primário, médio e de qualificação profissional a, aproximadamente, 30.000 filhos de ferroviários.

área financeira

situação patrimonial

O valor do ativo e passivo, em 31-12-69, subiu a NCr$ 3.206 milhões, reforçando-se a situação patrimonial com uma variação, para mais de NCr$ 676 milhões.

Tal ascensão positiva deve-se, principalmente, aos investimentos em equipamento e instalações e, também, às inversões em subsidiárias e participações em outras Emprêsas, bem como ao crescimento do ativo realizável.

O passivo exigível sofreu uma variação líquida de NCr$ 210 milhões, ou seja, 32%, devida, em sua maior parte, a débitos externos liquidados pelo Tesouro Nacional e a novos empréstimos internos e externos.

capital social

Consoante deliberação da Assembléia Geral Extraordinária de dezembro de 1969, o capital social da Emprêsa foi aumentado para NCr$ 758.024.797,00, na forma da disposição legal, com a aplicação, em investimentos, da quota-parte do Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes, do exercício de 1968, no importe de NCr$ 126 milhões, o que representa acréscimo de 20% sôbre o capital anterior.

Com o aumento verificado, o capital da RFFSA, integralizado em ações nominativas, de valor nominal de NCr$ 1,00, passou a ter a seguinte distribuição:

União Federal	— 77% —	581.586.583	ações ordinárias
Estados	— 19% —	141.152.120	ações preferenciais
Municípios	— 4% —	35.286.094	ações preferenciais

fundos diversos

Foram levados à conta de "Fundos Diversos", durante o exercício de 1969, recursos provenientes de várias fontes, apresentando-se, em 31-12-69, a seguinte posição:

a) — para aumento de capital:	
Quota-parte do Impôsto Único	177,705
b) — para Fundo do Convênio RFFSA-SENAI	1,685

c) — para outros fins:

Fundo para Renovação de Oleoduto	5,150
Fundo para Expansão de Oleoduto	5,150
Fundo Nacional de Investimento Ferroviário	37,891
Fundo de Garantia de Tempo de Serviço	29,442
Fundo de Assistência ao Ferroviário	5,037
Fundo de Sucata, para Investimentos	8,557
Outros Fundos	3,880
NCr$ milhões	274,497

Relativamente ao exercicio anterior, apresentou a conta de Fundos Diversos uma variação, para mais, de NCr$ 80 milhões, ou seja, de 41%.

financiamentos

No exercício de 1969, obteve a RFFSA os seguintes novos financiamentos externos:

a) para aquisição de locomotivas

Material y Construcciones S/A	US$ 25,565,105.95
Morgan Guaranty Trust Co. of New York	US$ 14,062,000.00
Export-Import Bank of the United States	US$ 5,938,000.00
	US$ 45,565,105.95

b) para prestação de serviços técnicos

Société Française d'Études et Realisations Ferroviaires — SOFRERAIL	FF 4.194.637,35

Com referência a financiamentos internos, a RFFSA obteve, ainda, os seguintes empréstimos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico:

a) para retificação da linha Lins-Araçatuba	13,900
b) para construção da segunda linha de claros do oleoduto da Santos a Jundiaí	5,700
c) para mudança do sistema de tração na Serra, na Santos a Jundiaí	19,400
d) para execução de diversos projetos na Central	26,000
e) para aquisição de 600 vagões-tanque	31,000
NCr$ milhões	96,000

À conta dos novos financiamentos para aquisições e obras, foram recebidos, no exercício, os seguintes recursos:

Morgan Guaranty Trust Co. of New York	US$ milhões 10,5

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico NCr$ milhões 44,4

Os compromissos de financiamentos externos, atendidos no exercício, foram de US$ 26,311,581.64, CAN 341.040,00 e FF 419.463,78, dos quais US$ 24,593,204.52 foram pagos pelo Tesouro Nacional, através do Banco do Brasil S.A.

O saldo dos financiamentos externos, a serem liquidados nos futuros exercícios, passou a ser de US$ 147.230.979.06, CAN 929.334,40 e FF 3.775.173,57.

Com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico foram liquidados compromissos no montante de NCr$ 14.567.216,32, passando o saldo devedor a ser de NCr$ 54.197.651,48, dos quais NCr$ 9.797.651,48 para a consolidação de débitos anteriores.

execução financeira

As realizações financeiras da Emprêsa tiveram a dinamização necessária para atender à liquidação dos compromissos do exercicio bem como aos encargos resìduais dos exercicios anteriores.

A movimentação financeira da Administração Geral se elevou a NCr$ 939.265.600,39, com recursos oriundos de transferências do Tesouro (61%), quota-parte do Impôsto Único (19%), financiamento (10%), cobranças (8%) e outros (2%). Sua aplicação foi feita na proporção de 88% para suprimentos diversos às Estradas e 2% para despesas com a Administração Geral, sendo o restante despendido em aquisições centralizadas, amortização de financiamentos e outros encargos, com uma disponibilidade, ainda, de NCr$ 4.310.469,40 para 1970.

investimentos

As inversões de capital, no montante de NCr$ 209,780 milhões, superior, em 53%, às do exercício anterior, foram aplicadas nos seguintes setôres orçamentários:

— Material rodante e de tração	61,029
— Trens elétricos	3,083
— Equipamentos de carga e socorro	0,269
— Armazéns e estações	2,581
— Eletrificação e sinalização	12,018

— Comunicação e licenciamento	3,499
— Pátios, desvios e terminais	2,834
— Via permanente	55,586
— Variantes	27,151
— Pontes, túneis e cortes	6,136
— Oficinas, depósitos e postos	5,331
— Investimentos diversos	17,989
— Oleoduto	12,274
NCr$ milhões	209,780

resultados de gestão

Os resultados gestoriais são expressos pelos seguintes valôres:

NCr$ milhões			
CONTA	RECEITA	DESPESA	SALDO
Exercicio Ferroviário	525,372	961,994	436,622
Independente do Exercício Ferroviário	139,216	130,472	8,744
Gestão	664,588	1.092,466	427,878

Em relação ao exercício anterior, êsses resultados traduzem acréscimo de 16,36% na receita, de 18,58% na despesa e de 22,22% no deficit.

Cumpre observar que a receita de gestão foi afetada pelos novos critérios de normalização contábil, adotados em 1969, onde se incluem os ressarcimentos dos encargos impostos pela União. Com efeito, enquanto a normalização contábil, em 1968, proporcionou NCr$ 131,878 milhões, ou 30% a mais na receita aparente, em 1969 produziu ela, apenas, um acréscimo de NCr$ 105,698 milhões, isto é, a receita realizada foi acrescida tão-sòmente de 19%.

O conseqüente decréscimo de 14%, ocorrido na receita independente do exercício ferroviário, impediu que a de gestão acompanhasse a expressiva variação positiva de 29%, obtida no exercicio ferroviário.

Excluídos os efeitos da normalização contábil, os resultados de gestão passariam a ser os seguintes, comparados com os do exercicio anterior·

NCr$ milhões			
	1968	1969	VARIAÇÃO
Receita aparente	439,271	558,880	+ 27%
Despesa aparente	921,252	1.092,466	+ 19%
Deficit aparente	481,981	533,586	+ 11%

A exemplo do exercicio de 1968, continuaram apresentando superavit de gestão as Divisões Santos a Jundiai e Dona Teresa Cristina, a primeira com NCr$ 7,4 milhões e a segunda com NCr$ 4,4 milhões.

lucros e perdas

O incremento das receitas operacionais e a maior e mais estreita colaboração dos órgãos governamentais, no estabelecimento de fluxo adequado de suprimentos, proporcionaram à Emprêsa condições que lhe permitiram atender, com regularidade, seus compromissos de funcionamento e, ainda, sanear totalmente suas dividas, após absorver o prejuizo residual dos exercicios anteriores.

Dessa forma, a demonstração da conta de "Lucros e Perdas", em 1969, pôde ser encerrada com um saldo credor de NCr$ 12.119.986,95.

resultados comparados

A evolução positiva dos resultados de gestão pode ser apreciada através dos quadros a seguir:

				NCr$ milhões
EXERCÍCIO	RECEITA	DESPESA	DEFICIT	COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO
1963	59,8	206,2	146,4	3,45
1964	108,1	349,5	241,4	3,23
1965	211,0	496,1	285,1	2,35
1966	290,6	621,5	330,9	2,14
1967	362,9	798,5	435,6	2,20
1968	439,3	921,2	481,9	2,10
1969	558,9	1.092,5	533,6	1,95
1968*	571,2	921,2	350,0	1,61
1969*	664,6	1.092,5	427,9	1,66

* Com normalização.

			NCr$ milhões
EXERCÍCIO	DEFICIT		
	NOMINAL	INFLACIONADO	EVOLUÇÃO REAL
1963	146,4	1.161,5	100
1964	241,4	1.005,4	87
1965	285,1	757,1	65
1966	330,9	637,2	55
1967	435,6	653,4	56
1968	481,9	581,9	50
1969	533,6	533,6	46
1968*	350,0	422,6	36
1969*	427,9	427,9	36

* Com normalização.

A participação percentual das Regionais e Divisões nos resultados de gestão da Emprêsa foi a seguinte:

SISTEMA REGIONAL	RECEITA		DESPESA		DEFICIT	
Regional Nordeste						
1.ª Div. Maranhão-Piaui	0,4		1,1		2,3	
2.ª Div. Cearense	1,9		2,8		4,1	
3.ª Div. Nordeste	3,8		6,9		11,7	
4.ª Div. Leste	2,9	9,0%	4,9	15,7%	7,9	26,0%
Regional Centro						
5.ª Div. Centro Oeste	7,3		9,2		12,1	
6.ª Div. Central	35,5		32,7		28,3	
7.ª Div. Leopoldina	6,3	49,1%	10,6	52,5%	17,4	57,8%
Regional Centro Sul						
9.ª Div. Santos a Jundiaí	13,8		7,7		—1,7	
10.ª Div. Noroeste	6,0	19,8%	5,3	13,0%	4,1	2,4%
Regional Sul						
11.ª Div. Paraná-Sta. Catarina	9,6		8,5		6,8	
12.ª Div. D. Teresa Cristina	2,4		1,0		—1,0	
13.ª Div. Rio Grande do Sul	9,4	21,4%	7,8	17,3%	5.2	11,0%
Administração Geral						
Outros		0,7%		1,5%		2,8%
RFFSA		100,0%		100,0%		100,0%

É de se destacar que, independentemente da normalização contábil, o coeficiente de exploração de 1,95 se constitui no melhor resultado até agora alcançado pela Emprêsa.

Por sua vez, o deficit aparente, em moeda constante, que acusou redução de 8% sôbre o resultado de 1968, foi contido num nível 54% inferior ao apresentado em 1963.

O deficit contabilizado se manteve, em moeda constante, pràticamente idêntico ao do exercício anterior, apesar da depuração processada nas receitas de normalização, graças à contenção da despesa, que decresceu 3%, quando a operação ferroviária crescia de forma expressiva.

A subvenção do Tesouro para cobertura do deficit de gestão foi de NCr$ 439,7 milhões, o que significou uma participação de 40% na despesa da Emprêsa.

subsidiárias

rêde federal de armazéns gerais ferroviários s.a.-AGEF

A AGEF, em 1969, operou 82 armazéns com 160.000 m², depositando e despachando 352.921 toneladas de produtos agricolas e industrializados.

Tradicionalmente armazenava essa subsidiária mais mercadorias despachadas, na espectativa do transporte ferroviário, do que produtos simplesmente depositados. Em decorrência da ampliação e melhor aproveitamento da grande rêde armazenadora do IBC, vêm decaindo anualmente os despachos de café, restando poucas possibilidades à AGEF nesse campo, que chegou a ser responsável por mais de 80% do seu armazenamento total.

Graças a um modesto plano de investimento e à ação de seus agentes comerciais, logrou a Emprêsa, no entanto, impulsionar suas atividades, e receber maiores quantidades de produtos sob o regime de armazéns gerais, compensando, por essa forma, as restrições derivadas da nova sistemática adotada por sua clientela habitual, representada pelo IBC e outros órgãos governamentais.

Assim, aumentos de armazenagens, a partir de 1967, vêm-se verificando de modo progressivo, conseguindo a AGEF, em 1969, armazenar mais do que despachar, equivalendo o número de volumes depositados a 2,5 vêzes o de despachados.

Com os equipamentos adquiridos, melhor articulação se fêz com os serviços de transporte ferroviário de produtos a granel, visando à mais perfeita integração do complexo transporte-armazenamento, e a AGEF pôde, inclusive, colaborar de forma eficiente com a Comissão de Trigo Nacional, no armazenamento e escoamento da safra dêste cereal.

Por outro lado, como distribuidora de derivados de petróleo às Divisões da Superintendência Regional Centro, assegurou a AGEF a entrega de cêrca de 130 milhões de litros de óleo diesel, 27 milhões de quilos de óleo combustível, 2.258 milhões de litros de gasolina e 104 mil litros de querosene e, ao encerrar-se o exer-

cicio, mantinha um estoque de segurança superior ao consumo médio mensal.

A receita geral da AGEF, em 1969, elevou-se a .... NCr$ 4.738.631,54, enquanto a despesa foi de NCr$ 3.925.795,95. Manteve, pois, essa subisidária, suas tradições de emprêsa superavitária, com um resultado equivalente a 15,39% de seu capital social.

urbanizadora ferroviária

Tendo como atividade predominante dar solução ao problema do aproveitamento dos imóveis da RFFSA, que deixaram de oferecer utilidade para os serviços ferroviários, seja dinamizando o potencial econômico dêsses imóveis, seja dando-lhes outra destinação, quando situados em regiões de fraco poder aquisitivo, cumpriu essa subsidiária, satisfatòriamente, no exercício de 1969, mais uma etapa, completando um septênio de realizações.

No âmbito de suas atividades, é de se destacar o esfôrço desenvolvido para ultimar a construção dos edifícios e obras de urbanização do Conjunto Residencial de Engenho de Dentro, superando dificuldades técnicas e financeiras. Em 1969, efetuou a entrega de mais 636 unidades habitacionais dêsse conjunto e deu prosseguimento às obras das restantes 39 casas, cuja conclusão está prevista para o início de 1970, e aos trabalhos de urbanização.

Aplicando critérios racionais na utilização de seus créditos vinculados ao empreendimento, celebrou a Urbanizadora 1.250 novos contratos, em apenas 18 dias, através dos quais se resguardaram as conveniências dos ferroviários e as da RFFSA.

As obras complementares de decoração e manutenção do Edifício Sede da RFFSA, das quais a Urbanizadora foi encarregada, também foram intensificadas.

As alienações, precedidas de trabalhos para caracterização de áreas e benfeitorias, registros e estudos econômicos, envolveram 696 unidades imobiliárias, vendidas por NCr$ 7.560.179,69, números êsses superiores aos atingidos até agora pela Emprêsa. Outros 46 imóveis, com área total de 28 milhões de metros quadrados, avaliados em NCr$ 3.675.350,00, foram regularizados para pronta comercialização.

A receita geral da Urbanizadora, no exercício, foi .... NCr$ 1.142.410,37, enquanto a despesa total somou .... NCr$ 864.689,59, donde um lucro líquido de NCr$ 256.708,19, já deduzidos os valôres dos dividendos e do Fundo de Reserva. O resultado operacional correspondeu a 138% do capital social.

principais resultados estatísticos

ESPECIFICAÇÃO	UNID.	1967	1968	1969
Extensão das linhas	km	25.116	24.864	(1) 25.313
De bitola de 0,76m	km	246	202	202
De bitola de 1,00m	km	23.116	22.908	(1) 23.411
De bitola de 1,60m	km	1.754	1.754	1.700
Dais quais, eletrificadas	km	1.187	1.251	1.251
Locomotivas em tráfego (2)	um	1.483	1.441	1.330
Vapor	um	567	456	355
Diesel	um	851	919	909
Elétricas	um	65	66	66
Carros em tráfego (2)	um	3.016	2.865	2.908
Passageiros	um	2.073	1.975	2.021
Dormitórios	um	175	180	169
Restaurantes	um	125	116	113
Correios e bagagens	um	357	317	331
Outros	um	286	277	274
Vagões em tráfego (2)	um	31.553	31.699	31.882
Abertos	um	9.005	8.779	8.407
Fechados	um	14.230	14.435	14.247
Pranchas	um	4.047	3.906	3.836
Gaiolas	um	1.998	2.070	2.105
Outros	um	2.273	2.509	3.287

ESPECIFICAÇÃO	UNID.	1967	1968	1969
Toneladas quilômetro úteis	milhar	9.850.888	10.858.715	12.003.108
Serviço Ferroviário	milhar	9.481.923	10.463.445	11.569.849
Bagagens e encomendas	milhar	36.187	26.269	20.998
Animais	milhar	244 067	233.062	210 585
Mercadorias	milhar	9.201.669	10.204.114	11.338.266
Oleoduto	milhar	357.515	386.623	427.242
Serviço Rodoviário	milhar	11.450	8.647	6.017
Toneladas quilômetro brutas	milhar	28.079.933	29.747.118	30.819.646
Unidade de tráfego (3)				
Com subúrbio	milhão	19.163	20.457	21.067
Sem subúrbio	milhão	12.505	13.575	14.466
Densidade média de tráfego				
Total (4)	milhar	406	451	486
Carga Geral (5)	milhar	378	419	457
Produtividade do Material Rodante e de Tração				
Unidade Motriz (6)	milhão	10,6	11,7	12,8
Carros (7)	milhão	3,8	4,0	3,8
Vagões (8)	milhar	300,5	330,1	362,9
Pessoal empregado (9)	um	133.384	128.269	126.196

(1) Inclusive os trechos Teresina-Altos, Pires do Rio-Brasília e Montenegro-Lages. — (2) Valôres médios anuais. — (3) Toneladas quilômetro úteis de carga + passageiros quilômetro. — (4) Toneladas quilômetro úteis por quilômetro de linha, inclusive passageiros convertidos a 70 e 90 quilogramas, no tráfego de subúrbio e interior, respectivamente. — (5) Toneladas quilômetro úteis por quilômetro de linha — (6) Milhões de unidades de tráfego por unidade motr. — (7) Passageiros quilômetro por carro. — (8) Toneladas quilômetro úteis de carga por vagão. — (9) Inclusive Administração Geral.

pareceres

conselho fiscal

O CONSELHO FISCAL DA RÊDE FERROVIARIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, no uso de suas atribuições, e em cumprimento aos dispositivos legais e estatutários, após examinar o parecer do Conselheiro Relator, o Balanço Geral, a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas e o Resultado do Exercício Ferroviário, relativos ao exercício de 1969, manifesta-se pela aprovação da referida matéria, nos têrmos da deliberação tomada em sua 137.ª Reunião Ordinária, realizada em 13 de março de 1970.

Rio de Janeiro, 13 de março de 1970.

ANTÔNIO SANTOS DE OLIVEIRA
Presidente
ARY FRANCISCO RODRIGUES
MANOEL FRANCISCO CANCELLA

conselho consultivo

Mais uma vez honrados com a designação de Relator pelos meus companheiros do Conselho Consultivo, vimos, no cumprimento de dispositivos regimentais, prestar contas da missão de analisar o Relatório da Diretoria, Balanço e Conta de Lucros e Perdas da Rêde Ferroviária Federal S. A. referentes ao exercício de 1960.

ÁREA ADMINISTRATIVA

Seja-nos lícito consignar o fato auspicioso ocorrido com a Diretoria da Emprêsa, que continuou a pautar seus atos, com base na experiência da própria conduta, de modo a oferecer melhores índices de aproveitamento e de estímulo à prática de medidas válidas para melhoria do sistema ferroviário brasileiro.

Prosseguindo nossas diretrizes, promoveu a implantação dos quatro grandes Sistemas Regionais, com agrupamento das 13 Unidades de Operação, proporcionando a racionalização dos serviços e simplificação dos processos administrativos, bem como liberando os órgãos de cúpula das rotinas meramente executivas e das tarefas de simples formalização de atos administrativos.

PATRIMÔNIO — Constituíram preocupação especial o levantamento e arrolamento dos bens patrimoniais do seu numeroso e incalculável acêrvo, o que representa o conhecimento dos respectivos valôres e utilidades para a Emprêsa.

CONVÊNIO E PARTICIPAÇÃO — Entre os convênios e participações, merecem destaque os que se verificaram com a Prefeitura Municipal de Curitiba para construção da estação Rodoferroviária naquela Capital; outro, com a Emprêsa Brasileira de Correios e Telegrágos — EBCT —, para regularizar o transporte de malas postais, com aplicação de novas tarifas, velha aspiração da RFFSA Com a participação no aumento de capital de Transportes Especializados de Automóveis — TRANSAUTO — ingressou a RFFSA no mercado de carros novos, estabelecendo um serviço conjugado rodoferroviário nesse setor de atividade

REUNIÕES INTERNACIONAIS — No âmbito internacional, a RFFSA participou da 5.ª Assembléia Geral Ordinária da "Asociación Latino-Americana de Ferrocarriles" — ALAF, aproveitando a oportunidade para conhecer novas técnicas e divulgar nossas experiências para o bem comum.

Êsses certames vêm-se realizando com êxito apreciável em diversos países, com a participação efetiva de técnicos da RFFSA, que muito têm contribuido para elevar o nome do Brasil.

AREA COMERCIAL

É fácil compreender que o equilíbrio do complexo operacional, que é a Rêde Ferroviária Federal S. A., decorre da harmonia integrada de tôda a sua equipe que tem em cada executor um elemento decisivo.

Prosseguindo nas providências para o fim de compensar a natural elevação dos custos, foram majoradas de 25% as tarifas gerais de mercadorias, muito embora, após apurados estudos, mais de cinquenta tarifas especiais fôssem ajustadas, além de cêrca de duas centenas de ajustes e contratos de transportes de produtos diversos.

Continuando programação anterior, foram fechadas 16 estações, transformadas em paradas ou estribos 46 e suspenso o tráfego em 150 km de linha.

Baseado em estudos econômicos, foi ampliada a rêde com a entrada em operação das seguintes novas linhas: Teresina-Altos com 42 km na Regional Nordeste; Coroados-Guatambu com 15 km, na Regional Centro-Sul e Santo Ângelo-Serro Largo, com 58 km, na Regional Sul e, em caráter experimental, os de Monte Negro — Roca Sales, com 74 km, Roca Sales-Lajes, com 302 km e Engenheiro Bley-Ponta Grossa, com 83 km, todos na Regional Sul.

Temos ainda a satisfação de anunciar os trabalhos no sentido da organização de um plano de implantação dos serviços de "Containers" até Belo Horizonte, com vistas a Rio-São Paulo, que, de 1968 a 1969, aumentou em 19%.

TRANSPORTE — Menciona o Relatório como resultado excepcional a movimentação de carga, em 1969, atingindo a volume de 42 milhões de toneladas úteis, com trabalho de 12 bilhões de toneladas-kms, produção esta que ultrapassa a maior até agora atingida.

Sôbre o transporte de carga efetuado no ano anterior, houve um incremento de 11%.

O minério de ferro teve um incremento de 17% sôbre o volume anterior, destacando-se como principal mercadoria transportada pela RFFSA no período que analisamos.

A 6.ª Divisão — Central movimentou 6,2 milhões de toneladas de minério, fato inédito em tôda a vida da ferrovia e, em apenas um mês do ano, transportou 575.200 toneladas, batendo um outro recorde, e, finalmente, um terceiro foi ter alcançado a exportação de 3.555.000 de. toneladas no ano através do Pôrto do Rio de Janeiro, ou seja um incremento de 25% no transporte do minério nesse setor.

Ao minério, seguiram-se o cimento, com 31% de acréscimo, os derivados do petróleo, com 44% e o trigo-em-grão com 54%, índices que categorizam o esfôrço inteligente desenvolvido pela Administração.

Durante o ano de 1969, a RFFSA atingiu a um volume de mais de 1 bilhão de toneladas-kms sôbre o exercício anterior. A principal contribuinte foi a 6.ª Divisão — Central com 70% e a 13.ª Divisão — Rio Grande do Sul, em segundo lugar, com 16%.

Merece ainda destaque a atuação no setor do trigo nacional, face à produção de mais de 1 milhão de toneladas, bem como o transporte de aproximadamente 50% do cereal adquirido na Argentina.

ÁREA INDUSTRIAL

VIA PERMANENTE — Teve ordem prioritária a via permanente na execução dos trabalhos, segundo PLANO QÜINQÜENAL de Remodelação, que programou cobrir 27% da extensão total das linhas; 800 kms foram remodelados e em 1002 kms foram substituídos os trilhos, o que representa acréscimo de 14% a 200%, respectivamente, em relação ao plano anterior levado a efeito em 1968.

Nos serviços de conservação e renovação da via, 3.200.000 dormentes foram aplicados, sendo que, um têrço dêsse total, procedeu das doze usinas de imunização pertencentes à Emprêsa.

Procedeu-se, ainda, à soldagem de 443 km de trilhos, elevando-se a 5 o número de instalações de soldagem elétrica.

As preocupações de melhoria dos métodos de estímulo à responsabilidade dos executores dos trabalhos relacionados com a via permanente, entre outros benefícios, proporcionaram uma redução de 7% no número de acidentes de tráfego devidos à linha.

São em número de quatro os serviços de aperfeiçoamentos de traçados realizados em 19 km, constantes do Relatório.

Além dêsses, realiza, ainda, a RFFSA reformas com financiamento do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico — BNDE —, destacando-se, dentre elas, a mudança do sistema de tração da Serra SANTOS-JUNDIAÍ, obra projetada em duas etapas, cuja conclusão da primeira permitirá duplicar a tonelagem bruta anual.

Um grande número de empreendimentos seguiu seu ritmo regular, enquanto uns se ultimaram, outros foram iniciados no decorrer de 1969 — enumerando o Relatório onze dessas obras.

ELETRIFICAÇÃO E SINALIZAÇÃO — Para atender o plano federal de unificação em 60 HZ, foram tomadas as providências de ordem técnica reclamadas. Nas duas novas linhas de bitola larga, entre Penha Circular e Duque de Caxias, nos subúrbios do grande Rio, deu-se início aos trabalhos de eletrificação. Ditos trabalhos, pela grande importância e elevado custo, tiveram o financiamento do BNDE.

COMUNICAÇÕES — Registra, também sensíveis benefícios dos serviços de comunicação, através da fonia teletipo em tôda a RFFSA e início de montagem de

grande número de centros telefônicos.

OFICINAS E POSTOS DE REVISÃO — Com as ampliações da capacidade das oficinas, verificadas em Edgard Werneck, na Nordeste, de 3.500 m² de área construida, e a de São Francisco, na Leste, de 5.200 m² ambas ficaram igualmente aparelhadas para proporcionar pronta reparação das locomotivas diesel-elétricas, bem como sua racional manutenção.

Pela importância dada a êsse setor, foram dinamizados os serviços de tôdas as oficinas e adquiridos novos equipamentos para os diversos postos de serviços.

MATERIAL DE TRANSPORTES — Durante o ano de 1969 teve a RFFSA incorporado em seu parque de tração duas locomotivas diesel-elétricas, e 37 outras, após grandes serviços de reparação e modernização, sem considerar as 60 unidades beneficiadas com reparos menores.

Ainda, no propósito de atender à demanda crescente de transporte e à carência de substituição de materiais obsoletos, realizou duas operações. uma de cem unidades GM de 1.500 HP, de procedência espanhola, e outra de 80 locomotivas diesel-GE, de 1050/950 HP, contratada com a indústria nacional.

O material rodante teve igualmente ampliada sua capacidade, com a entrada em operação de 570 novos vagões — tanques, com 43.000 mil litros; com os trabalhos de adaptação de 387 vagões fechados destinados ao transporte de cereais a granel; de 8 veiculos em vagões isotérmicos, além de 38 vagões abertos para produtos granulados; fechamento em papelão betuminoso, em 80 vagões gaiolas, somando a 1.800 o número dos que sofreram restauração, enquanto as baixas se mantiveram aquém da metade dêsse número.

Foram construidos nas oficinas da Emprêsa 25 carros de passageiros em aço carbono, dotados dos mais modernos acessórios, e entraram em tráfego mais 14 carros de fabricação "BUDD", em aço inoxidável, 5 trens unidades suburbanas (15 carros) totalmente modernizados, e os serviços de manutenção da Via passaram a contar com 5 novos autos de linha e 15 carretas de reboque.

Com o financiamento do BNDE, foi colocada na indústria nacional uma encomenda de 425 vagões graneleiros destinados aos transportes de cereais, para melhor atender a demanda durante as safras do Sul do País.

ÁREA DE PESSOAL

Na área de pessoal continuou a Emprêsa a politica de redução de seus quadros, somando neste balanço 126.196, ou seja 18% menos sôbre os existentes em 1963, embora reduzida a diferença em relação a 1968 que era de 126.269;

A rubrica de pessoal acresceu de 17% em relação ao exercicio anterior, representando 63% da despesa total da Emprêsa, e, se computado os encargos sociais, elevou-se a 69%, o que é julgado satisfatório, uma vez que, pela primeira vez, o percentual em causa é inferior a 70%

A produtividade, calculada sôbre o número de toneladas km de carga por empregado, foi superior em 12% do indice obtido no exercicio de 1968.

Dos servidores, 66% são ainda funcionários da União cedidos à Emprêsa e 34% subordinados à legislação trabalhista.

No capitulo do pessoal, vale ressaltar a tranqüilidade no exercicio passado, o que comprova conduta serena e pacifica como se houve o digno representante do pessoal, sempre zeloso no cumprimento dos deveres para com os seus representados.

Com referência aos Servidores Trabalhistas, informa o Relatório existir perfeito entendimento com as entidades sindicais da classe; quanto aos servidores públicos da União, os problemas foram examinados e remetidos ao Ministério dos Transportes, nos têrmos do Decreto-Lei n.º 817 de 5-9-69.

Ainda preocupada com o pessoal, a Diretoria promoveu a participação de cursos de treinamento para 15.583 empregados, o que corresponde a 12% do efetivo da Emprêsa, enquanto em suas escolas profissionais 3.272 aprendizes foram matriculados. O dispêndio com a manutenção de tais escolas atingiu a cifra de NCr$ 11 milhões, o que categoriza a preocupação de aprimoramento dos seus quadros de pessoal.

POLÍTICA DE BEM-ESTAR — Continua a merecer a atenção da emprêsa a politica desenvolvida sob responsabilidade dos órgãos de assistência ao ferroviário, registrando resultados realmente compensadores, comprovados pelos índices de assiduidade e produtividade em correspondência com a redução do número de acidentes do trabalho e das taxas de abscenteismo.

Vale ressaltar, outrossim, no setor da alimentação, o prosseguimento dos auxilios técnicos e financeiros concedidos ás cooperativas de consumo, geridas por funcionários e os subsídios a restaurantes e cantinas.

ÁREA ECONÔMICA FINANCEIRA

Inicialmente, queremos informar a prática de novas técnicas, que foram aplicadas pela primeira vez no ano anterior, o que, de certo modo, modificou o método de análise e apreciação.

Como ficou dito anteriormente, a situação patrimonial da RFFSA é lisonjeira, sobretudo se ponderarmos as circunstâncias especiais e dificuldades encontradas na execução das reformas operacionais por que tem passado.

CAPITAL SOCIAL — De acôrdo com a deliberação da Assembléia Geral dos Acionistas, em dezembro de 1969, e na forma da disposição legal, com aplicação dos recursos para investimentos do exercício de 1968, no importe de NCr$ 126.470.315,00, o capital social passou a ser de NCr$ 758.024.797,00, assim distribuído:

UNIÃO FEDERAL — ações ordinárias	581.586.583,00
ESTADOS — ações preferenciais	141.152.120,00
MUNICÍPIOS — ações preferenciais	35.286.094,00
	758.024.797,00

Os diversos fundos tiveram um aumento de NCr$ 80.187,00, ou sejam, 41% sôbre o anterior.

No capítulo das responsabilidades, tem a Emprêsa dividido em Externos, Internos e Correntes. As primeiras somam US$ 45.565.105,95 e as relativas a Serviços Técnicos FF. 4.194.637,35; os Internos são do montante de NCr$...... 96.000.000,00 e os de responsabilidade Corrente de NCr$ 44.400.000,00.

O Relatório esclarece devidamente a execução financeira dos contratos e suas interdependências.

RESULTADO DO EXERCÍCIO — LUCROS E PERDAS — Os esforços da Administração foram coroados de êxito, graças à receita operacional de atividades extras, como o Oleoduto da 9.ª Divisão — Santos a Jundiaí, proporcionando à Emprêsa meios de atender regularmente seus compromissos de funcionamento, ensejando, ao final, apresentar um Relatório positivo, com absorção inclusive de prejuizo residual de exercícios anteriores. Assim, a Conta de Lucros e Perdas, se expressa com a seguinte posição:

CRÉDITOS		470.340.211,55
DÉBITOS		
Lucros e Perdas — Resíduo do exercício de 1968	7.152.837,38	
Débito do exercício	451.067.387,22	458.220.224,60
SUPERAVIT ECONÔMICO DO EXERCÍCIO (RESULTADO)		12.119.986,95

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Ao encerrar o presente Parecer, devemos, ainda, registrar algumas realizações de alta relevância:

1 — Conclusão dos estudos do projeto de reformulação da Padronização de Contas das Estradas de Ferro;

2 — O estabelecimento, como rotina normal da Emprêsa, no final do Exercício, do processamento da auditoria interna para verificar a exatidão dos balanços das antigas Unidades de Operação e atuais Divisões, de acôrdo com o Decreto-Lei n.º 199/67;

3 — Constituição de um grupo para exame conjunto do plano de contas apresentado pela "Société Française d'Etudes et Realisations Ferroviaires — SOFRERAIL."

SUBSIDIÁRIAS — Rêde Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S. A. — AGEF — Durante o exercício de 1969 a AGEF operou 82 armazéns, com 160.000 metros cúbicos, tendo mantido em depósito e despachado 352.921 toneladas de produtos agrícolas industrializados.

Graças aos equipamentos adquiridos, foi possível a essa subsidiária articular os serviços de transporte ferroviário de produtos a granel, visando à integração do complexo transporte — armazenamento, podendo colaborar com a Comissão do Trigo Nacional na retenção e escoamento da safra dêsse cereal.

Também, colaboraram como distribuidora de petróleo, as Divisões da Superintendência Regional Centro, assegurando entrega de 130 milhões de litros de óleo diesel, 27 milhões de quilos de óleo combustível, 2.258 litros de gasolina e 104 mil litros de querosene, mantendo, ao encerrar o exercício, um estoque de segurança superior ao consumo médio mensal.

A conta de resultado da subsidiária em tela apresentou um superavit de 15,39% sôbre o seu capital social.

Urbanizadora Ferroviária S. A. — A subsidiária acima referida, cuja atividade predominante é dar solução ao problema do aproveitamento dos imóveis da RFFSA que deixaram de oferecer utilidade para o serviço ferroviário, seja dinamizando o potencial econômico dêsses imóveis, seja dando-lhes destinação mais adequada quando situados em regiões de poder aquisitivo mais fraco, cumpriu satisfatòriamente, no exercício de 1969, mais uma etapa laboriosa.

Efetuou, em novembro de 1969, a entrega de mais 636 unidades habitacionais do conjunto residencial do Engenho de Dentro, sendo prevista a conclusão

de mais 39 no inicio de 1970.

Prossegue a realização de 1.250 novos contratos, aplicando critérios racionais de utilização de maneira tão eficiente quanto possível.

Deu, ainda, andamento às obras complementares do edifício sede da RFFSA, como responsável pela decoração e manutenção.

O resultado operacional da Urbanizadora correspondeu a 138/ em relação ao capital social.

Ao finalizar êste Parecer, é de justiça ressaltar a cordialidade dispensada pela Diretoria da RFFSA a êste Conselho, atendendo, com a pontualidade e documentação adequada, tôdas as informações solicitadas.

O Presidente dêste Conselho, Engenheiro Waldo Sette de Albuquerque, bem como o Presidente da RFFSA, General Antonio Adolfo Manta, sempre que solicitados, promoveram o comparecimento de todos os elementos técnicos e administrativos da Emprêsa a fim de prestarem ao Conselho contas de tôdas as atividades de responsabilidade dos mesmos.

Por tudo quanto nos foi dado testemunhar, é grato aos membros dêste Conselho Consultivo:

a) no uso das atribuições que lhes confere o item III, do art. 34 dos Estatutos Sociais da RFFSA, opinar favoràvelmente pela aprovação do Relatório da Emprêsa relativo ao exercício de 1969;

b) manifestar as mais vivas congratulações à Diretoria da RFFSA pelo esfôrço desenvolvido e pelas esplêndidas realizações alcançadas em todos os setores de atividade, durante o mesmo exercício de 1969;

c) formular votos por que o êxito obtido se projete e se consolide no corrente exercício de 1970, de modo a que se lhe possa consagrar, no País, a expressiva designação do "Ano Ferroviário."

Rio de Janeiro, 25 de março de 1970.

ass.) AMARO CAVALCANTI — Conselheiro-Relator — Representante da Confederação Nacional da Agricultura
WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE — Presidente

CONSELHEIROS:

ass.) ALBERTO GONÇALVES GOMES — Representante dos Serviços Técnicos da Emprêsa
AMÉRICO FERNANDES DA CUNHA FILHO — Representante da Confederação Nacional do Comércio
FERNANDO DE SÁ OLIVEIRA — Representante do Pessoal
FRANCISCO MÁRIO CHIESA — Representante dos Serviços Técnicos da Emprêsa
JOSÉ MANOEL FERNANDES — Representante da Confederação Nacional do Comércio
OLAVO DA FONSECA GUIMARÃES — Representante da Confederação Nacional da Indústria
OTTO EDUARDO VIZEU DE ANDRADE GIL — Representante dos Serviços Técnicos da Emprêsa
PAULO MÁRIO FREIRE — Representante da Confederação Nacional da Indústria
PÉRICLES DE ALBUQUERQUE DIAS — Representante da Confederação Nacional da Agricultura

CONFERE COM O ORIGINAL:
WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE — Presidente
MÁRIO RITTER NUNES — Secretário

quadros de balanço

BALANÇO GERAL DO ATIVO
E PASSIVO EM 31-XII-1969

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO
DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO

CONTAS DE LUCROS E PERDAS DA ENTIDADE

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1968 E 1969

DEMONSTRATIVO DAS CONTAS DE RECEITA E
DESPESAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

DEMONSTRAÇÃO DAS CONTAS

ATIVO

	IMOBILIZADO INVESTIMENTOS		
5.000	— Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	313.920.461,78	
5.002	— Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamentos dos Transportes	7.730.412,72	
5.003	— Renovação de Bens Patrimoniais	8.532.815,31	
5.004	— Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	10.552.656,77	
5.005	— Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	7.377.992,81	
5.006	— Títulos da Dívida Pública	104.706,28	
5.007	— Títulos de Renda Diversas	309.328,90	
5.008	— Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772,40	
5.009	— Investimentos em Emprêsas Filiadas ou Associadas	5.379.866,60	
5.018	— Obras ou Aquisições em Andamento	456.983.436,75	
5.019	— Outros Investimentos	2.061.546,88	812.954.997,20
	DISPONÍVEL		
5.020	— Caixa Geral	1.584.616,85	
5.021	— Pagadoria (Ou Agentes Pagadores)	6.570.939,46	
5.022	— Estações, Conta de Caixa	489.462,01	
5.023	— Renda em Trânsito	2.186.939,73	
5.024	— Bancos e Correspondentes	18.904.525,69	
5.029	— Valôres Disponíveis Diversos	1.000,00	29.737.483,74
	VALÔRES PARA FINS ESPECIAIS		
5.050	— Depositários do Fundo de Melhoramentos	91.104,96	
5.051	— Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	87.478,96	
5.053	— Depositários de Reserva e Fundos Diversos	28.959.739,66	
5.055	— Depositários de Provisões Diversas	592.181,08	
5.056	— Depositários de Cauções do Pessoal	4.847,09	
5.059	— Valôres para Fins Especiais Diversos	37.450.932,14	67.186.283,89
	REALIZÁVEL VALÔRES REALIZÁVEIS		
5.030	— Diversos Responsáveis	7.020.603,24	
5.031	— Materiais nos Almoxarifados e Depósitos	174.366.889,68	
5.032	— Materiais em Trânsito	125.714.824,43	
5.033	— Obras Novas em Laboração nas Oficinas	22.310.388,90	
5.034	— Títulos a Receber	1.093.215,59	
5.035	— Depósitos Especiais e Cauções	8.133.997,72	
5.036	— Bens em Poder de Terceiros	7.646.523,53	
5.037	— Tráfego Mútuo — Débito	2.669.909,95	
5.038	— Receita a Receber	34.659.612,94	
5.039	— Receita a Liquidar ou Regularizar	188.391,49	
5.041	— Aluguéis a Receber	169.585,35	
5.042	— União Federal	45.406.056,69	
5.043	— Autarquias e Territórios Federais	5.170.250,85	
5.044	— Estados e Municípios	7.910.124,84	
5.045	— Emprêsas Filiadas ou Associadas — Débito	1.064.210.278,31	
5.049	— Contas Devedoras Diversas	276.352.364,20	1.783.023.017,71
	RESULTADO PENDENTE VALÔRES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS		
5.060	— Despesas Antecipadas	31.402.738,21	
5.062	— Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas	1.534.528,44	
5.064	— Contas Duvidosas ou Incobráveis	191.653,27	
5.065	— Juros Durante a Construção	59.524.663,30	
5.067	— Prejuízos Amortizáveis Diversos	33.000,00	
5.068	— Valôres Diferidos e Amortizáveis Diversos	166.865.428,49	259.552.011,71
	CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO		
5.079	— Contas Diversas de Retificação do Passivo		1.089.054,78
	TOTAL DO ATIVO REAL		2.953.542.849,03
	ATIVO DE COMPENSAÇÃO		
5.080	— Títulos Recebidos em Caução	636.241,02	
5.081	— Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	232.305,21	
5.082	— Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	3.659.100,40	
5.083	— Bens de Terceiros	788.181,13	
5.089	— Valôres Ativos de Compensação Diversos	247.201.992,09	252.517.819,85
	TOTAL GERAL		3.206.060.668,88

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31-XII-1969

PASSIVO

Conta	Descrição	Parcial	Total
	NÃO EXIGÍVEL		
5.100	**Capital**		758.024 797.00
	FUNDOS		
5.109	Fundos Diversos	274.497.588,24	
5.150	Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	46.398.068,19	320.895 656.43
	LUCROS E RESERVAS		
5.174	Reservas Diversas		
	1 — Para Aumento de Capital	41.878.666,15	
	2 — Outras Reservas	8.107.67	41 886.773,82
	LUCROS DIFERIDOS		
5.160	Provisões Para Riscos	4.184.745.09	
5.161	Provisões Diversas	10.838,11	
5.169	Contas Diversas a Liquidar	80.364.301,34	84 559.884.54
	EXIGÍVEL		
	RESPONSABILIDADES ESPECIAIS		
5.112	Ouotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2.214 267,94	
5.113	Responsabilidades Especiais Diversas	224 106.105,45	226.320.373.39
	RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO		
5.115	Emprêsas Filiadas ou Associadas-Crédito	889.392.507,24	
5.119	Responsabilidades a Longo Prazo — Diversas	521.432,01	889.913 939.25
	RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
5.120	Credores Hipotecários	3.961.882,51	
5.129	Credores c/Garantias Especiais Diversas	383.213.879.11	387.175 761 62
	RESPONSABILIDADES CORRENTES		
5.130	Títulos a Pagar	9.812,00	
5.131	Pessoal a Pagar	21.197.330.16	
5.132	Vencimentos e Salários Não Reclamados	1.566.046.48	
5.133	Contas a Pagar	108.881.061,32	
5.134	Juros a Pagar	1.949.371.19	
5.136	Aluguéis a Pagar	10.554,27	
5.139	Tráfego Mútuo — Crédito	5.290.474,28	
5.140	Credores Por Depósitos	14 525.533.80	
5.141	Credores Por Cauções em Dinheiro	2.400.816,76	
5.142	Credores Por Emprêstimos	301.276,28	
5.143	Créditos Não Reclamados	879.798,29	
5.144	Instituições de Previdência e Assistência Social	24 001.356,44	
5.149	Credores Diversos	59.673.510,78	240 686 942 05
	RESULTADO PENDENTE		
5.102	Doações	1.690.355,50	
5.159	Contas Diversas de Retificação do Ativo	2.388.365.43	4 078 720.93
	TOTAL DO PASSIVO REAL		2 953.542.849.03
	PASSIVO DE COMPENSAÇÃO		
5 180	Credores Por Cauções Em Títulos	636.241.02	
5 181	Garantias de Fidelidade Funcional	232.305.21	
5 182	Garantias Diversas de Terceiros	3.659 100.40	
5 183	Credores de Bens de Terceiros	788 181.13	
5 189	Valôres Passivos de Compensação Diversos	247 201 992.09	252 517 819 85
	TOTAL GERAL		3.206 060 668.88

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de Finanças

GEN ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

N.º DAS CONTAS	DÉBITO	NCr$
3.100	— Despesa do Exercicio Ferroviário	961.993.859,48
		961.993.859,48
	Prejuízo do Exercicio Ferroviário	436.622.164,26
3.101	— Despesa Patrimonial	2.197.181,92
3.102	— Despesas de Empreendimentos Diversos	44.191.964,26
3.103	— Impostos e Taxas	87.914,74
3.104	— Rendas Incobráveis	0,28
3.105	— Despesas de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	7.211.592,30
3.195	— Despesas Ressarciveis pela União	76.633.702,30
3.196	— Serviços Gratuitos a Terceiros	4.233,01
3.199	— Despesas Não Especificadas	145.889,81
	Saldo Credor (Resultado das Estradas Superavitárias)	11.826.515,18
	TOTAL GERAL	578.921.158,06

N.º DAS CONTAS	DÉBITO		NCr$
4.100	— Lucros e Perdas — Saldo Anterior — Débito		7.152.837,38
4.101	— Saldo Devedor das Contas da Gestão		
	Resultado das Estradas Deficitárias	439.704.902,18	
	MENOS:		
	Resultado das Estradas Superavitárias	11.826.515,18	427.878.387,00
4.103	— Amortização de Prejuizos de Exercícios Anteriores		56.108,74
4.105	— Diferença de Câmbio — Débito		6,67
4.106	— Ajustes de Almoxarifados e Depósitos — Débito		570.364,95
4.108	— Superveniências Passivas		18.232.505,35
4.109	— Insubsistências Ativas		4.301.985,98
4.199	— Perdas Diversas		28.028,53
	Saldo Credor Apurado		12.119.986,95
	TOTAL GERAL —		470.340.211,55

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31-XII-1969-Padronização de contas (Portaria n.º 8 de 7-1-1956 do M. V. O. P.)

N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	NCr$
3.000 —	Receita do Exercício Ferroviário	525.371.695,22
	Prejuízo do Exercício Ferroviário	436.622.164,26
		961.993.859,48
3.001 —	Receita Patrimonial	3.671.572,61
3.002 —	Receitas de Empreendimentos Diversos	47.814.611,75
3.005 —	Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	5.654.758,79
3.016 —	Serviços Compulsórios	159,11
3.095 —	Ressarcimentos da União	76.633.702,30
3.099 —	Receitas Não Especificadas	5 441.451,32
	Saldo Devedor (Resultado das Estradas Deficitárias)	439.704.902,18
	TOTAL GERAL	578.921.158,06

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS

N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	NCr$
4.003 —	Lucros na Venda de Bens Patrimoniais	70.531,02
4.004 —	Doações	403,10
4.005 —	Diferença de Câmbio — Crédito	13 241,70
4.006 —	Ajustes de Almoxarifados e Depósitos	10 693 375,24
4.007 —	Superveniências Ativas	11 056 536,42
4.008 —	Insubsistências Passivas	8.120 021,98
4.098 —	Subvenção do Déficit Gestorial	439 704 902,18
4.099 —	Lucros Diversos	681 199,91
	TOTAL GERAL —	470 340 211 55

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

Código	Discriminação	Valor
3.000 —	**RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO**	
1 —	**RECEITA DOS TRANSPORTES**	
2.000 —	Passagens	98.097.227,75
2.001 —	Bagagens	86.469,04
2.002 —	Encomendas	4.907.563,85
2.003 —	Animais em Trens de Passageiros	68.968,13
2.004 —	Animais em Trens de Carga	16.183.112,58
2.005 —	Mercadorias	328.527.871,35
2.006 —	Mercadorias Depositadas a Entregar	1.368.924,35
2.007 —	Manobras de Carros e Vagões	131.949,74
2.008 —	Percursos e Estadias de Carros e Vagões	649.123,73
2.009 —	Taxas Diversas dos Transportes	143.512,38
2.015 —	Transportes de Malas Postais	6.940.607,82
2.016 —	Transportes Compulsórios	4.073,90
2.017 —	Complementação da União	29.063.978,54
2.019 —	Receita dos Transportes Diversos	241.512,69
		486.414.895,85
2 —	**RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES**	
2.020 —	Ingressos	238.488,72
2.021 —	Aluguéis ou Receitas de Carros Refeitórios	38.099,56
2.022 —	Armazenagens	405.243,81
2.023 —	Comissões Sôbre Cobranças Para Terceiros	9.388,93
2.024 —	Recebimento e Entrega de Despachos a Domicílio	193.617,64
2.025 —	Receita dos Transportes Auxiliares em Estradas de Rodagem	1.522.362,00
2.026 —	Receita dos Transportes Rodoviários	19.869.210,08
2.039 —	Receitas Complementares Diversas	1.326.645,39
		23.603.056,13
3 —	**RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES**	
2.040 —	Rádio, Telégrafo e Telefone	260.032,64
2.041 —	Concessões e Autorizações Diversas	1.576.695,83
2.042 —	Venda de Materiais Inservíveis	8.202.313,73
2.043 —	Fornecimento de Água	172.003,88
2.044 —	Fornecimento de Energia Elétrica	638.730,37
2.045 —	Aluguéis de Próprios	1.307.317,95
2.099 —	Receitas Acessórias Diversas	3.196.648,84
		15.353.743,24
	TOTAL DA RECEITA	525.371.695,22

A transportar 525.371.695,22

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

Código	Discriminação	Valor
3.100 —	**DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIARIO**	
2.1 —	**CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE EDIFICIOS E INSTALAÇÕES**	
2.100 —	Administração Geral	21 343 328.03
2.101 —	Conservação do Leito da Linha	37 356 004.52
2.102 —	Trens de Serviço	4 438 649.69
2.103 —	Conservação de Túneis e Galerias	210.036.56
2.104 —	Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Bueiros	4 456 227.50
2.105 —	Conservação de Linhas Elevadas	866 87
2.106 —	Dormentes	17.196 941.92
2.107 —	Trilhos e Acessórios	9.301 831.12
2.108 —	Aparelhos de Mudança de Via	1.057 530.26
2.109 —	Lastro	5 505.884 96
2.110 —	Assentamento de Dormentes, Trilhos e Acessórios e Renovação do Lastro	26.884 831.76
2.111 —	Conservação de Cêrcas	798.265.96
2.112 —	Conservação de Passagens e Acessórios	94.223.45
2.113 —	Conservação de Edifícios e Dependencias	17 751 356.91
2.114 —	Conservação de Caixas D'água	777 546.61
2.115 —	Conservação de Depósitos de Combustiveis e Suas Instalações	49 497.39
2.116 —	Conservação de Armazéns Gerais, Cais e Docas	625.94
2.117 —	Conservação de Hangares, Campos de Pousos e Suas Instalações	19.465.26
2.118 —	Conservação de Linhas Telegráficas e Telefônicas	6 568 536.70
2.119 —	Conservação das Instalações de Sinais	6 651 419.25
2.120 —	Conservação de Instalações Radiolétricas	632 861.64
2.121 —	Conservação das Instalações de Fôrça Hidráulica	44 752.18
2.122 —	Conservação das Instalações de Energia Termoelétricas	887.86
2.123 —	Conservação de Edifícios Para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica	390 941.56
2.124 —	Conservação das Instalações de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica	6.357 510 41
2.125 —	Conservação de Máquinas para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica	2.231 997 42
2.126 —	Conservação de Máquinas da Via Permanente	2 078 808 35
2.127 —	Ferramentas e Utensílios para Conservação da Via Permanente	3 329 957 76
2.128 —	Despesas Improdutivas de Pessoal	37 486 392 74
2.129 —	Seguros	13 059.83
2.131 —	Baixas	4 501.29
2.199 —	Despesas Não Especificadas	2 912 775.07
		215 947 516.77
2.2 —	**MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES**	
2.200 —	Administração Geral	13.398 350.50
2.201 —	Manutenção de Locomotivas a Vapor	9 010.937.30
2.202 —	Manutenção de Locomotivas Elétricas	5 035 134.83
2.203 —	Manutenção de Locomotivas Diesel	28.914 399 43
2.204 —	Manutenção de Automotrizes	774.311.86
2.205 —	Manutenção de Vagões	56 163 619 45
2.206 —	Manutenção de Carros	43 957 274 49
2.207 —	Manutenção de Material Flutuante	101 927 58
2.209 —	Manutenção de Material Rodante Flutuante e Aéreo em Serviço da Estrada	2 863 333.39
2.210 —	Manutenção de Material Auxiliar do Tráfego	988 075.24
2.211 —	Despesas Improdutivas de Pessoal	32 743 406 69
2.212 —	Seguros	521.50
2.214 —	Baixas	62 658 63
2.215 —	Trens de Serviço	128 356 23
2.216 —	Manutenção de Locomotivas Diesel-Hidráulicas	833 189 20
2.217 —	Manutenção de Trens Diesel-Hidráulicas	745 101 57
2.299 —	Despesas Não Especificadas	6 085 884 22
		201 806 482 11
2.3 —	**CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL**	
2.300 —	Administração Geral	3 080 616.25
2.301 —	Publicidade e Propaganda	68 210 46
2.302 —	Despesas Improdutivas de Pessoal	675 708 61
2.303 —	Seguros	1 613 44
2.306 —	Trens de Serviço	153 59
2.307 —	Publicidade e Propaganda para Terceiros	137 254 71
2.399 —	Despesas Não Especificadas	2 619 05
		3 966 176 11

Transporte . .	525.371 695,22
PREJUIZO DO EXERCICIO FERROVIARIO	436.622.164,26

TOTAL GERAL —	961.993.859,48

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

Código	Conta	Valor
2.4	**CUSTEIO DO TRÁFEGO, MOVIMENTO E TRAÇÃO**	
2.400	Administração Geral	27 233.240.59
2.401	Pessoal das Estações	64 661 219.71
2.402	Manobras — Tração a Vapor	4.562 829.79
2.403	Manobras — Tração Elétrica	88 590.43
2.404	Manobras — Tração Diesel	10.844 722.90
2.406	Fornecimento às Estações	4 910 354.92
2.407	Tração a Vapor — Pessoal	6 964.751.69
2.408	Tração Elétrica — Pessoal	4 880.131.53
2.409	Tração Diesel — Pessoal	18.196.221.56
2.410	Automotrizes	715.683.65
2.411	Combustíveis — Tração a Vapor	13.956 610.15
2.412	Tração Elétrica	3 337.994.00
2.413	Tração Diesel	49.385 885.24
2.414	Água Para Locomotivas e Trens	1.008 771,17
2.415	Lubrificantes Para Locomotivas	4.279 859.56
2.416	Fornecimentos Diversos as Locomotivas	2.886.524.85
2.417	Manutenção de Depósitos e Abrigos de Locomotivas	7 798.703.06
2.418	Condução de Trens	22 102.667.37
2.419	Materiais e Outras Despesas para Manutenção de Trens	6.340.850.22
2.420	Materiais e Outras Despesas para Abastecimento de Trens	970.098.59
2.421	Sinalização	1 786.935 12
2.422	Vigilância nas Passagens de Nível	83 200./5
2.423	Serviço Telegráfico e Telefônico	9.130.809.76
2.424	Recebimentos e Entregas a Domicílio	458 181,92
2.425	Transportes Auxiliares Rodo-Ferroviário (Serviço Rodoviário)	8.957.461,18
2.426	Transportes Auxiliares por Via Aquática	23.337,47
2.428	Vasamento, Evaporação, Quebras e Danificação de Materiais	1.811,56
2.429	Perdas e Avarias — Cargas	519.488.18
2.430	Perdas e Avarias — Bagagens e Encomendas	38.896,50
2.431	Perdas e Avarias — Animais	64 137,38
2.432	Baldeações	945 649,71
2.433	Entrepostos,Trapiches e Armazéns Reguladores	346,42
2.434	Percurso e Estadia de Carros e Vagões	855 564.45
2.437	Despesas Improdutivas de Pessoal	47.171 670.62
2.438	Seguros	1 968.84
2.440	Baixas	42 641 65
2.441	Trens de Serviço	282 806.89
2.499	Despesas Não Especificadas	2.677.318.43
		328.167.938 01
2.5	**CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL**	
2.500	Administração Superior	57.067.559.4?
2.501	Administração Econômica e Financeira	38 132 043.11
2.502	Serviço Jurídico	5.622.860,13
2.503	Acidentes do Trabalho	2.128.538,48
2.504	Acidentes em Pessoas Estranhas a Estrada	442 533.31
2.505	Danos em Bens Alheios	48.634.85
2.506	Impostos e Taxas	649 784 52
2.507	Contribuições para Instituições de Previdência e Assistência Social	69.194 540.52
2.509	Contribuição para a Contadoria Geral dos Transportes	25.869.53
2.510	Ensino e Seleção Profissional	12.650.011.98
2.511	Trens de Serviço	35 865.37
2.512	Despesas Improdutivas de Pessoal	16.374 018.47
2.513	Seguros	63.822.91
2.515	Baixas	10.944 08
2.516	Assistência Social Espontânea	9 260 760.13
2.599	Despesas Não Especificadas	397 959.67
		212 105.746.48
	TOTAL GERAL —	961 993 859.48

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de Finanças

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

N.º DAS CONTAS	NOMENCLATURA DAS CONTAS	ANO ANTERIOR 1968-NCr$	ANO CORRENTE 1969-NCr$
	RECEITA INDUSTRIAL		
3.000 —	Receita do Exercicio Ferroviário	408.579.416,11	525.371.695,22
	Prejuizo do Exercicio Ferroviário	359.604.909,74	436.622.164,26
		768.184.325,85	961.993.859,48
3.001 —	Receita Patrimonial	2.046.377,92	3.671.572,61
3.002 —	Receitas de Empreendimentos Diversos	45.368.099,77	47.814.611,75
3.005 —	Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	4.731.392,97	5.654.758,79
3.016 —	Serviços Compulsórios	—	159,11
3.095 —	Ressarcimentos da União	107.354.148,98	76.633.702,30
3.099 —	Receitas Não Especificadas	3.080.981,46	5.441.451,32
		162.581.001,10	139.216.255,88
	Saldo Devedor (Resultado das Estradas Deficitárias)	364.868.607,24	439.704.902,18
	TOTAL GERAL —	527.449.608,34	578.921.158,06

N.º DAS CONTAS	DÉBITO	ANO ANTERIOR 1968-NCr$	ANO CORRENTE 1969-NCr$
4.100 —	Lucros e Perdas-Saldo Anterior-Débito	59.621.402,90	7.152.837,38
4.101 —	Saldo Devedor das Contas da Gestão	350.091.663,98	427.878.387,00
4.103 —	Amortização de Prejuizos de Exercicios Anteriores	28.054.38	56.108,74
4.104 —	Perdas na Venda de Bens Patrimoniais	80,00	—
4.105 —	Diferença de Câmbio — Débito	12,95	6,67
4.106 —	Ajustes de Almoxarifados e Depósitos-Débito	1.934.325,52	570.364,95
4.107 —	Quotas de Prejuizos pelo Abandono de Linhas Férreas	87.103,50	—
4.108 —	Superveniências Passivas.	11.312.973,36	18.232.505,35
4.109 —	Insubsistências Ativas	4.220.151,42	4.301.985,98
4.199 —	Perdas Diversas	607.018,01	28.028,53
		427.902.786,03	458.220.224,60
	Saldo Credor Apurado	—	12.119.986,95
	TOTAL GERAL —	427.902.786,03	470.340.211,55

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31-XII-1969-Padronização de contas (Portaria n.º 8 de 7-1-1956-do M. V. O. P.)

N.º DAS CONTAS	NOMENCLATURA DAS CONTAS	ANO ANTERIOR 1968-NCr$	ANO CORRENTE 1969-NCr$
	DESPESA INDUSTRIAL		
3.100	Despesa do Exercicio Ferroviário	768.184 325,85	961 993.859,48
		768.184.325,85	961 993 859 48
	Prejuizo do Exercicio Ferroviário	359 604.909,74	436 622 164 26
3.101	Despesa Patrimonial	2 138 365,00	2 197 181 92
3.102	Despesas de Empreendimentos Diversos	38.708 554,76	44 191 964 26
3.103	Impostos e Taxas	29.839,69	87 914 74
3.104	Rendas Incobráveis	3,30	0.28
3.105	Despesas de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	4 779.396,81	7 211 592 30
3.195	Despesas Ressarcíveis Pela União	107.354 148,98	76 633 702 30
3.196	Serviços Gratuitos a Terceiros	11 700,48	4 233 02
3.199	Despesas Não Especificadas	45 746,32	145 889 81
		512.672.665,08	567 094 642,88
	Saldo Credor (Resultado das Estradas Superavitárias)	14 776 943.26	11 826 515.18
	TOTAL GERAL —	527 449 608,34	578 921 158,06

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

CONTAS DE LUCROS E PERDAS DA ENTIDADE
Padronização de contas-Portaria n.º 8 de 7-1-56-M.V.O.P.

N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	ANO ANTERIOR 1968-NCr$	ANO CORRENTE 1969-NCr$
4.003	Lucros na Venda de Bens Patrimoniais	442 096.49	70 531.02
4.004	Doações	3 131.34	403 10
4.005	Diferença de Câmbio — Crédito	48 293.58	13 241 70
4.006	Ajustes de Almoxarifados e Depósitos-Crédito	8 683.604.02	10 693 375 24
4.007	Superveniências Ativas	10 757 858.28	11 056 535 42
4.008	Insubsistências Passivas	35.562.594,05	8 120 021 95
4.098	Subvenção do Déficit Gestorial	364 868 607 24	439 704 902 18
4.099	Lucros Diversos	383 763.65	681 199 91
		420.749.948,65	470 340 211 55
	Saldo Devedor Apurado	7 152 837.38	—
	TOTAL GERAL —	427 902 786.03	470 340 211 55

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

ANO ANTERIOR 1968-NCr$	CONTAS DO ATIVO	ANO CORRENTE 1969-NCr$
	INVESTIMENTOS	
246.530.557,99	5.000 — Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	313.920.461,78
7.807.895,99	5.002 — Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamentos dos Transportes	7.730.412,72
8.618.948,39	5.003 — Renovação de Bens Patrimoniais	8.532.815,31
9.078.040,65	5.004 — Investimentos Custeados por Cotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	10.552.656,77
5.436 082,64	5.005 — Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	7.377.992,81
1.222.570,48	5.006 — Titulos da Divida Pública	104.706,28
312.517,10	5.007 — Titulos de Renda Diversas	309.328,90
1.772,40	5.008 — Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772,40
5.489 866,60	5.009 — Investimentos em Emprêsas Filiadas ou Associadas	5.379.866,60
370.174 447,97	5.018 — Obras ou Aquisições em Andamento	456.983.436,75
1.747.940,18	5.019 — Outros Investimentos	2.061.546,88
656.420.640,39		812.954.997,20
	VALÔRES DISPONÍVEIS	
1.464.021,71	5.020 — Caixa Geral	1.584.616,85
7.332.493,69	5.021 — Pagadoria (Ou Agentes Pagadores).	6.570.939,46
27.674,21	5.022 — Estações Conta de Caixa	489.462,01
3.390.984,46	5.023 — Renda em Trânsito	2.186.939,73
21.702.146,39	5.024 — Bancos e Correspondentes	18.904.525,69
1.000,00	5.029 — Valôres Disponiveis Diversos	1.000,00
33.918.320,46		29.737.483,74
	VALÔRES REALIZÁVEIS	
6.944.970,87	5.030 — Diversos Responsáveis	7.020.603,24
135.040.573,80	5.031 — Materiais nos Almoxarifados e Depósitos	174.366.889,68
86.903.070,45	5.032 — Materiais em Trânsito	125.714.824,43
20.463.289,66	5.033 — Obras Novas em Laboração nas Oficinas	22.310.388,90
4.392.537,34	5.034 — Títulos a Receber	1.093.215,59
4.989.596,07	5.035 — Depósitos Especiais e Cauções	8.133.997,72
4.825.930,98	5.036 — Bens em Poder de Terceiros	7.646.523,53
4.943.553,84	5.037 — Tráfego Mútuo — Débito	2.669.909,95
23.964.149,25	5.038 — Receita a Receber	34.659.612,94
154.931,24	5.039 — Receita a Liquidar ou Regularizar	188.391,49
232.625,78	5.041 — Aluguéis e Receber	169.585,35
36.896.052,59	5.042 — União Federal	45.406.056,69
3.195.941,56	5.043 — Autarquias e Territórios Federais	5.170.250,85
6.868.260,37	5.044 — Estados e Municípios	7.910.124,84
872.435.829,33	5.045 — Emprêsas Filiadas ou Associadas — Débito	1.064.210.278,31
182.056.727,16	5.049 — Contas Devedoras Diversas	276.352.364,20
1.394.038.040,29		1.783.023.017,71
	VALÔRES PARA FINS ESPECIAIS	
91.104,96	5.050 — Depositários do Fundo de Melhoramentos	91.104.96
87.478,96	5.051 — Depósitários do Fundo de Renovação Patrimonial	87.478,96
15.863.755,06	5.053 — Depositários de Reservas e Fundos Diversos	28.959.739,66
615.700,18	5.055 — Depositários de Provisões Diversas	592.181,08
46.641,61	5.056 — Depositários de Caução do Pessoal	4.847,09
24.895.205,40	5.059 — Valôres Para Fins Especiais Diversos	37.452.932,14
41.599.886,17		67.186.283,89
	VALÔRES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS	
21.897.529,24	5.060 — Despesas Antecipadas	31.402.738,21
1.573.084,06	5.062 — Prejuizo p/Abandono de Linhas Férreas	1.534.528,44
9.821,93	5.064 — Contas Duvidosas ou Incobráveis	191.653,27
24.146.974,89	5.065 — Juros Durante a Construção	59.524.663,30
125.108,74	5.067 — Prejuizos Amortizáveis Diversos	33.000,00
96.381.928,88	5.068 — Valôres Diferidos e Amortizáveis Diversos	166.865.428,49
7.152.837,38	5.069 — Lucros e Perdas — Saldo Devedor	—
151.287.285,12		259.552.011,71
	CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO	
268.389,20	5.079 — Contas Diversas de Retificação do Passivo	1.089.054,78
268.389,20		1.089.054,78

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1968 E 1969
Padronização de contas-Portaria n.º 8 de 7-1-56-M.V.O.P.

ANO ANTERIOR 1968-NCr$	CONTAS DO PASSIVO	ANO CORRENTE 1969-NCr$
	PASSIVO NÃO EXIGÍVEL	
631.554.472,00	5.100 — Capital	758.024.797,00
1.690.355,50	5.102 — Doações	1.690.355,50
194.310.034,14	5.109 — Fundos Diversos	274.497.588,24
827.554.861,64		1.034.212.740.74
	RESPONSABILIDADES ESPECIAIS DIVERSAS	
2.214.267,94	5.112 — Quota de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2.214.267.94
62.298.543,25	5.113 — Responsabilidades Especiais Diversas	224 106.105.45
64.512.811,19		226.320.373,39
	RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO	
690.220.207,92	5.115 — Emprêsas Filiadas ou Associadas-Crédito	889.392.507.24
316.490,80	5.119 — Responsabilidades a Longo Prazo-Diversas	521.432,01
690.536.698,72		889.913.939,25
	RESPONSABILIDADES C/GARANTIAS ESPECIAIS	
4.641.820,75	5.120 — Credores Hipotecários	3.961.882,51
333.288.492,70	5.129 — Credores C/Garantias Especiais Diversas	383.213.879,11
337.930.313,45		387.175.761,62
	RESPONSABILIDADES CORRENTES	
22.013.344,50	5.130 — Títulos a Pagar	9 812.00
21.226.918,33	5.131 — Pessoal a Pagar	21.197.330,16
1.619.519,18	5.132 — Vencimentos e Salários Não Reclamados	1.566.046.48
93.266.559,01	5.133 — Contas a Pagar	108.881.061.32
12.384,80	5.134 — Juros a Pagar	1.949.371.19
37.868,53	5.136 — Aluguéis a Pagar	10.554 27
6.116.915,74	5.139— Tráfego Mútuo — Crédito	5.290.474.28
13.048.617,92	5.140 — Credores Por Depósitos	14.525.533.80
1.922.725,76	5.141 — Credores Por Cauções Em Dinheiro	2.400.816.76
285.029,76	5.142 — Credores Por Empréstimos	301.276.28
457.823,61	5.143 — Crédito Não Reclamados	879 798.29
31.473.904,54	5.144 — Instituições de Previdência e Assistência Social	24 001.356.44
50.086.661,86	5.149 — Credores Diversos	59 673 510.78
241.568.273,54		240.686.942.05
	CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO ATIVO	
46.335.818,23	5.150 — Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	46 398.068 19
1.540.560,55	5.159 — Contas Diversas de Retificação do Ativo	2 388 365.43
47.876.378,78		48 786 433.62
	LUCROS DIFERIDOS	
2.975.091,51	5.160 — Provisões Para Riscos	4 184 745.09
10.838,11	5.161 — Provisões Diversas	10 838.11
64.559.187,02	5.169 — Contas Diversas a Liquidar	80 364 301 34
67.545.116,64		84 559 884.54
	LUCROS E RESERVAS	
8.107,67	5.174 — Reservas Diversas	41 886 773.82
8.107,67		41 886 773 62
	PASSIVO DE COMPENSAÇÃO	
735.682,19	5.180 — Credores Por Cauções em Títulos	636 241 02
227.697,21	5.181 — Garantias de Fidelidade Funcional	232 305 21
1.079.268,32	5.182 — Garantias Diversas de Terceiros	3 659 100 40

ANO ANTERIOR 1968-NCr$	CONTAS DO ATIVO	ANO CORRENTE 1969-NCr$
	ATIVO DE COMPENSAÇÃO	
735.682,19	5.080 — Títulos Recebidos em Caução	636.241,02
227.697,21	5.081 — Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	232.305,21
1.079.268,32	5.082 — Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros.	3.659.100,40
678.987,91	5.083 — Bens de Terceiros	788.181,13
139.894.998,97	5.089 — Valôres Ativos de Compensação Diversos	247.201.992,09
142.616.634,60		252.517.819,85
2.420.149.196,23		3.206.060.668,88

3.002 — RECEITA DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS	
1 — Pedreiras	254.269,83
5 — Serrarias	375.429,74
6 — Prooriedades Agricolas e Agropecuárias	42.557,08
7 — Explorações Florestais (Hôrlo)	985.005,43
9 — Armazéns Órgãos Abastecedores do Pessoal	2.506.511,43
10 — Produção de Energia para Fornecimentos Exclusivo ao Público	1.159.726,22
11 — Tipografia	1.356.549,99
12 — Farmácia	32.946,78
13 — Oficina de Reparos de Veiculos	3.434.950,36
14 — Outras	10.112.356,84
14-A — Usinas para Tratamento de Dormentes	1.070.288,72
15 — Hospitais	127.194,75
15-A — Oleodutos	13.712.856,49
15-B — Extração de Toras	99.463,81
16 — Compensação a Ferrovia por Transportes Efetuados — Oleoduto	3.517.206,29
16-A — Produção Industrial	3.376.437,95
33 — Oficinas Gerais	176.968,28
50 — Fundição	216.305,73
60 — Fabricação de Drenos	28.048,90
70 — Oficinas da Via Permanente	48.058,04
Setor de Cooperativas	1.589.376,67
Setor de Desenho e Impressão — A. G.	1.155,00
Departamento de Assistência ao Ferroviário	1.333.721,22
Serviços Industriais	1.590.738,16
Setor de Relações Públicas	17.133,20
Receita de Exploração de Carros Restaurantes	404.754,22
Setor de Produção e Equipamento	189.874,16
Fornecimento de Lenha	10.519,13
Gêneros Alimentícios	14.284,85
Fornecimentos Diversos	5.624,51
Aluguéis de Pastos e Pastoreios	24.297,97
TOTAL —	47.814.611,75

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1968 E 1969
Padronização de contas-Portaria n.º 8 de 7-1-56-M.V.O.P.

ANO ANTERIOR 1968-NCr$	CONTAS DO PASSIVO	ANO CORRENTE 1969-NCr$
678.987,91	5.183 — Credores de Bens de Terceiros	788 181 13
139.894.998,97	5.189 — Valôres Passivos de Compensação Diversos	247 201 992 09
142.616.634,60		252 517 819.85
2.420.149.196,23		3 206 060 668.88

LUIS DIAS OE ALMEIDA
Chefe Oep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN. ANTONIO AOOLFO MANTA
Presidente

DEMONSTRATIVO DAS CONTAS DE RECEITAS E DESPESAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

3.102 —	**DESPESAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS**	
1	— Pedreiras	723.578.47
5	— Serrarias	299 956.79
6	— Propriedades Agricolas e Agropecuárias	35.390,14
7	— Explorações Florestais (Hôrto)	846.169.04
9	— Armazéns Órgãos Abastecedores de Pessoal	3 037 628.40
10	— Produção de Energia para Fornecimentos Exclusivo ao Publico	408 052.83
11	— Tipografia	1 360 676.91
12	— Farmácia	283 088.08
13	— Oficina de Reparos de Veiculos	3 936 344 15
14	— Outras	10 076 382 22
14-A	— Usinas para Tratamento de Dormentes, Oficinas Gerais, Fundição. Extração de Toras e Fábrica de Drenos	1 070 288 72
14-B	— Extração de Areia	10 488.96
15	— Hospitais	280 325.00
15-A	— Oleoduto	6.971 525.64
15-B	— Extração de Toras	99 463.81
16	— Producão Industrial	4 152 431 96
33	— Oficinas Gerais	176.968.28
50	— Fundição	216 305.73
60	— Fabricação Artefatos de Cimento	28 048.90
70	— Oficinas da Via Permanente	48 058.04
	Setor de Cooperativas	3 393 601 37
	Setor de Desenho e Impressão — A G.	194 368 46
	Comissariado	800 635 58
	Departamento de Assistência ao Ferroviário	3 218 131 91
	Serviços Industriais	1 590 738.16
	Serviço Florestal	241 904.90
	Setor de Produção e Equipamento	691 211 81
	TOTAL —	44 191 964 26

LUIS DIAS OE ALMEIOA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN ANTONIO AOOLFO MANTA
Presidente

5.109 — **FUNDOS DIVERSOS**		
1 — Para Aumento de Capital		
1.1 — Cota Parte do Impôsto Único S/Combustíveis e Lubrificantes		177.704.554,35
2 — Fundo para Atender Convênio com o SENAI		1.685.142,81
3 — Outros Fundos		
Fundo p/Renovação do Oleoduto	5.149.532,02	
Fundo p/Expansão do Oleoduto	5.149.532,02	
Fundo P/o Dep. de Assist. Ferrov.	4.210.750,77	
Fundo Nacional de Invest. Ferrov.-FNIF	34.091.958,81	
Fundo de Garantia de Tempo Serviço	29.442.311,96	
Fundo p/Cons. e Rep. Patrim. Imob.	1.024.765,97	
Fundo p/Acidentes	64.470,24	
Fundo p/Invest. (Rev. v.Sucata)	6.282.553,13	
Fundo de Educação — Estado M. Gerais	253.970,06	
Fundo de Educação — Estado da Guanabara	562.124,94	
Fundo Escola Prof. Engenheiro Rodovalho	179,29	
Fundo Educação	6.847,07	
Fundo de Assistência Social	746.324,62	
Fundo p/Investimentos	2.274.260,27	
Fundo Especial Moradia	99.228,87	
Construção do trecho — Água Boa-Cianorte	2.900.000,00	
Construção do trecho — Mafra-Lages	800.000,00	
Remodelação do Trecho — Eng. Gutierrez--Guarapuava	100.000,00	
Taxa do D.N.E.F.	100.779,22	
Fundo p/Renovação de Pedreira	1.280,00	
Fundo de Indeniz. Altiamento Ponte Rio Grande	154.197,04	
Duodécimos Rec. Govêrno Federal	21.437,49	
Convênio CPCAN	200.000,00	
Fundo de Assist. ao Ferroviário	826.161,67	
Fundo p/Aquisição Veículos Rodoviários	110.283,04	
Fundo p/Construção Edifício da Rêde	163.290,00	
F.I.T.I.N.	13.607,00	
Sub. União Aprov. Carvão Nacional	155.770,49	
Fundo Modernização Via Permanente	202.275,09	95.107.891,08
TOTAL — NCr$		274.497.588,24

ESTRADAS	5.045 — Débito	5.115 — Crédito
11 — E. F. BRAGANÇA	1.016.836,70	
12 — E. F. SÃO LUIS TERESINA		2.469.421,16
13 — RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE		21.803.158,71
14 — RÊDE FERROVIÁRIA NORDESTE		40.419.998,14
15 — VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO		39.288.814,38
16 — E. F. NAZARÉ		66.338,46
18 — E. F. MADEIRA MAMORÉ		849.743,66
21 — V. F. CENTRO-OESTE		84.248.409,19
22 — E. F. LEOPOLDINA		57.648.550,90
23 — E. F. CENTRAL DO BRASIL		318.636.394,89
31 — E. F. SANTOS A JUNDIAÍ		91.893.173,93
32 — E. F. NOROESTE DO BRASIL		54.135.481,90
41 — R. V. PARANÁ-SANTA CATARINA		81.117.532,04
42 — E. F. DONA TERESA CRISTINA		18.907.687,42
43 — E. F. SANTA CATARINA		830.207,91
44 — V. F. RIO GRANDE DO SUL		77.077.594,55
50 — ADMINISTRAÇÃO GERAL	1.063.193.441,61	
	1.064.210.278,31	889.392.507,24

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de Finanças

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

Devolver em	NOME DO LEITOR